

असाधारण

**EXTRAORDINARY** 

भाग ।।।—खण्ड ४

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 348]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, दिसम्बर 30, 2010/पौष 9, 1932

No. 3481

NEW DELHI, THURSDAY, DECEMBER 30, 2010/PAUSHA 9, 1932

### महापत्तन प्रश्लक प्राधिकरण

# अधिसूचना

मुम्बई, 28 दिसम्बर, 2010

सं. टीएएमपी/12/2010-एसडब्ल्यूपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38वां) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शिक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा, मुर्गाव पत्तन न्यास स्थित बहुविध कार्गों बर्थ सं. 5ए और 6ए के लिए दरमान के सामान्य संशोधन के लिए साऊथ-वैस्ट पोर्ट लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव को इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

# महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/12/2010-एसडब्ल्यूपीएल

साऊथ-वैस्ट पोर्ट लिमिटेड

आवेदक

#### आदेश

(नवम्बर 2010 के 3रे दिन पारित)

 यह प्रकरण मुर्गाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) में बर्थ सं. 5ए और 6ए पर बहुविध कार्गो टर्मिनल स्थित इसके प्रचालनों के लिए दरमानों के संशोधन हेतु साऊथ वैस्ट पोर्ट लिमि. फरवरी 2010 से संबंधित है ।

- 2. एस डब्ल्यू भी एल का वर्तमान दरमान इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 15 जनवरी 2007 के आदेश द्वारा अनुमोदित किया गया था और दरमान की वैधता 31 मार्च 2010 तक प्रधान की गई थी, जो 31 मार्च 2010 के आदेश के माध्यम से 30 सितंबर 2010 तक विस्तारित की गई थी।
- 3. आरंभिक प्रस्ताव की प्रमुख बातें निम्नानुसार है :-
  - (i) एस डब्ल्यू पीएल द्वारा वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए बताया गया वास्तविक यातायात क्रमशः 4.40 मिलि. मी. ट. और 4.63 मिलि. मी.ट. है और वर्ष 2009-10 के लिए प्रस्तुत किया गया अनुमान 4.10 मि.मि. ट. है। पत्तन ने अर्जित किए गए घटे यातायात के लिए निम्नलिखित कारण बताए हैं:-
  - (क) ्यूंकि इसकी सुविधाएं केवल रेल-लदान के लिए है और प्रणालियों को 6 रैक्स प्रति दिन खाली करने के अनुसार तैयार किया गया है, टर्मिनल बिना किसी संकोच के 5 मिलियम मी. ट. आसानी से प्रहस्तन कर सकता है।
  - (ख़) आंकिरिमक बाहरी अवयवों और लौह अयरक के निर्यात में गिरावट के कारण भीतर आने वाले रैंकों की संख्या घट कर 2-3 रह गई। रेलवे प्राधिकारियों वे और उधिक रैंक प्रदान करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की और एसडब्ल्यू पीएल को सलाह दी कि वह अपनी कार्यक्षमता में सुधार कर प्रचालन समय घटाए। कोयले के प्रहस्तन के लिए बर्थ सं. 7 में प्रस्तावित विकास हो जाने के बाद इसमें और अधिक रूकावटे आएगी। इसलिए कार्गों की मात्रा अगले वित्तीय वर्ष भी समान रहने की उम्मीद है।
  - (ग) रैंकों के उपलब्ध न होने के कारण सीमित भंडारण क्षेत्र पुरी तरह भर गया और इस प्रकार एसडब्ल्यूपीएल और अधिक पोतों का प्रहस्तन नहीं कर पा रहा था। असल में, वित्तीय वर्ष 2009-10 के दौरान, लगमग 8.45 लाख टन कोयला लाने वाले ग्यारह पैनामैक्स पोत इस कारण से अन्य पत्तनों की ओर मोडे गए थे।
  - (घ) एसडब्ल्यूपीएल एक "इन-मोशन वैगन लोडिंग सिस्टम" (चलते-चलते वैगन भरने वाली प्रणाली) और एक सिंगल रेल-लाईन संस्थापित करेगा जो दो घंटे के समय के भीतर एक पूरे रैंक की लदाई/लोडिंग का काम पूरा कर सकेगी, एमओपीटी ने इस योजना पर अपनी सहमति दे दी है और एसडब्ल्यूपीएल को सलाह दी है कि वह फाइनल अनुमोदन के लिए और अधिक ब्यौरा प्रदान करे।
  - (ii) वर्तमान यातायात संशोधन अभ्यास क्रम में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए यातायात अनुमान क्रमशः 4.15 मि.मीट, 4.45 मि. मीट, 5.15 मिलियम टन है।
  - (iii) वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए प्रचालन आय वर्तमान यातायात के साथ-साथ प्रस्तावित के संदर्भ से, अनुमानित यातायात के आधार पर निम्नानुसार अनुमानित की गई है:-

वर्ष	वर्तमान यातायात के साथ आय	प्रस्तावित यातायात के साथ आय
2010-11	8037.00	9224.00
2011-12	8581.00	9854.00
2012-13	9906.00	11336.00

- (iv) (क) स्टीवेडोरिंग, मशीनीकृत प्रहस्तन प्रणाली चलाने, भंडारण, वैगनों में कार्गी लादने / चढ़ाने इत्यादि के लिए "प्रत्यक्ष क्षम" विभिन्न कार्गी प्रहस्तन ठेकेदारों को प्रदान किया जाता है। इसी प्रकार, प्रणाली की साज संभाल, कल पुर्जी की प्रतिस्थापना (खराब की जगह नए पुर्जे लगाना), सभी मशीनों आदि के ल्यूब और तेल आदि बदलने का कार्य आउट सोर्स किया जाता है ( बाहरी एजेन्सियों से करवाया जाता है)। इन खर्ची को ठेकेदारों की वर्तमान दरों और प्रचलित बाज़ार दरों के आधार पर प्रोजैक्ट किया गया है।
- (ख) मरम्मत और अनुरक्षण व्ययों का अनुमान, सिविल परिसंपत्तियों के लिए उनके 1.5% .पर और मशीनी परिसंपत्तियों के लिए उनके 3% पर किया गया है, जैसाकि इसके आरंभिक प्रशुल्क निर्धारण में अनुमोदित किया गया था।
- (ग) अनुरक्षण निकर्षण एमओपीटी द्वारा किया जाना है। किन्तु, एमओपीटी ने इस पर विवाद उठाया है और उसने, विशेष दिशा में केवल 13 मीटर तक और बर्थ पॉकेट्स में 13.5 मीटर तक निकर्षण करना स्वीकार किया है। जब तक विवाद का निपटारा नहीं हो जाता है तब तक के लिए एस डब्ल्यू पीएल ने, एमटोपीटी द्वारा वर्णित स्तर से आगे अतिरिक्त गहराई के लिए प्रोजैक्शन के अन्तगर्त तीन वर्षों के लिए क्रमशः रू. 76 लाख, रू. 80 लाख और रू. 85 लाख पर अनुरक्षण निकर्षण करने के लिए प्राव्धान किया है। अनुवर्ती वर्षों में प्रति यूनिट 5.8 % वार्षिक वृद्धि के साथ निकर्षण के लिए एमओपीटी द्वारा भुगतान की गई वर्तमान दरों पर से 5.8 % अधिक पर ये अनुमान बर्थ सं. 5 ए और 6 ए के सामने 90,000 घन मीटर मात्रा के निकर्षण के लिए हैं।
- (घ) 5.8% की वार्षिक वृद्धि व्ययों के अनुभानन के लिए मुद्रारफीति की मद में विचार की गई है।
- (इ) संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 2.8.1 के अनुसार अर्थात दूसरे उच्चतम बोली दाता द्वारा ब्यौली गई दर तक कार्गी प्रहस्तन आय के 13.10 % पर व्यय के रूप में राजस्व भाग।
- एस डब्ल्यू पी एल ने संयंत्र और मशीनरी में, रेल लाइनों शैड आदि के निर्माण में वर्ष 2010-11 में रू. 10.77 करोड़, वर्ष 2011-12 में रू. 67.85 करोड़ और वर्ष 2012-13 में रू. 12.05 करोड़ की पूंजी वृद्धि अनुमानित की है। इसका ब्यौरा नीचे दिया गया है:-
  - (i) रेल लाइन का निर्माण ( 1 कि.मी.)

(iv) दो चलते - फि दो मोबाईल ह (v) साइलोज, रेल (vi) दो मोबाईल ह (vii) उपयुक्त विद्युद		90.66
(iv) दो चलते - फि दो मोबाईल ह (v) साइलोज, रेल (vi) दो मोबाईल ह	पकरण एवं कम्प्यूटर्स	0.15
(iv) दो चलते - फि दो मोबाईल ह (v) साइलोज, रेल	युत एवं घूल-मिट्टी ढकने वाली प्रणाली	0.85
(iv) दो चलते - फि दो मोबाईल ह	हाबर्र क्रेनें (खाता मूल्य)	(16.15)
(iv) दो चलते - फि	ल लाइन और एमएचएस को जोड़ने के लिए	2.90
, , ,	हार्बर क्रेनें प्रतिरथापित करके - 400 टीपीएच उतारनें हेतु)	
(iii) एक स्टकर - र	फेरते अनलोर्ड्स	65.21
	- कम - रिक्लेमर	15.00

(vi) प्रचलित प्रशुक्क पर अनुमानित यातायात के लिए वर्ष 2010 -11 से 2011-12 तक के वर्षों के लिए एस डब्ल्यू पीएल द्वारा अनुमानित राजस्व हानि/कमी की स्थिति निम्नानुसार है :-

वर्ष	निवेश पर अनुमेय प्रतिला	भ और पिछले अधिशेष के समायोजन के बाद शुद्ध घाटा
	लाख रूपये	प्रचालन आय के % के रूप में
2010-11 ( प्रोजैक्शन)	(1473)	(21 %)
2011-12 ( प्रोजैक्शन)	(2252)	(26 %)
2012-13 ( प्रोजैक्शन)	(21.28)	(18 %)

4. दिनांक 10 मार्च 2010 के हमारे पत्र के उत्तर में एसडब्ल्यू पीएल ने दिनांक 19 मार्च 2010 के माध्यम से प्रस्तावित दरमान का मसौदा दाखिल किया और इसके साथ उसने वर्ष 2007-08 और 2008-09 की वार्षिक रिपोर्ट भी प्रस्तुत कीं। प्रचलित दरमान के संदर्भ से प्रस्तावित मसौदा दरमान में प्रस्तावित मुख्य परिवर्तन नीचे उद्घृत किए गए हैं:-

#### (i) बर्थ किराया प्रभार

प्रचलित एवं प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों का संक्षिप्त रूप नीचे सारणी में दिया गया है :-

दर पति जीआरटी प्रतिघंटा या उसका भाग

बर्थ सं.	पोतों की श्रेणी	प्र <del>च</del> लित विदेशगामी		प्रस्तावित प्रभार	
		अम. डा. में.	रू. में.	विदेशगामी पोत. अम. डा.	तटीय् पोत रू. में.
बर्थ सं. 5 ए	सभी पोत	0.0125	0.34	0.0125	0.35
बर्थ सं. 6 ए	1.30,000 जीआरटी तक	0.0275	0.75	-	-
	2.30,001 जीआरटी और अधिक	0.0325	0.87	0.0325	0.90

- वर्थ सं. 5 ए पर बर्थ किराया प्रभार में यथास्थिति प्रस्तावित हैं।
- बर्थ सं. 6 ए पर वर्तमान दो पायदानी दरों के मुकाबले एक ही पायदान (स्लैब) में बर्थ किराया प्रस्तावित है। ऐसा करते समय, 30,000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए वर्तमान बर्थ किराया प्रभार पोतों के सभी आकारों के लिए समान रूप से प्रदान किया गया है इसका प्रभाव यह पड़ा है कि 30,000 जी आर टी तक के विदेशगामी पोतों के लिए 18 % वृद्धि हुई है।
- (ii) पोतघाट शुक्क प्रभार
  कोयले के मामले को छोड़कर पोत घाटशुक्क प्रभारों में कोई परिवर्तन प्रस्तावित नहीं है। तापीय ( थर्मल) कोयला एवं अन्य
  प्रकार के कोयले के रूप में वर्तमान वर्गीकरण के स्थान पर कोयले के लिए एक ही प्रकार का पोत घाट शुक्क प्रभार प्रस्तावित है,
  और कोयले के लिए रियायती दरें प्रस्तावित हैं।
- (iii) कार्गो प्रहरतन प्रभार
  - बर्थ सं. 5 ए एव 6 ए पर प्रहस्तन प्रमारों में लगभग 25% से 32% वृद्धि प्रस्तावित है।
- (iv) भूमि किराया/भंडारण प्रभार, धूल-मिट्टी दबाने संबंधी प्रभार और अन्य सेवा प्रभार वर्तमान स्तर पर जारी रखने का प्रस्ताव है।
- (v) धूल मिट्टी दबाने संबंधी सेवा के लिए रू. 2.75 प्रतिटन पर कोक (Coke) के लिए एक नया अलग प्रभार प्रस्तावित किया गया है। अन्य सभी प्रकार के कारगो के लिए रू. 2.15 प्रति टन का वर्तमान प्रभार जारी रखना प्रस्तावित है।

- 5. प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, प्रस्तावित दरमान के साथ दिनांक 16 फरवरी 2010 का प्रस्ताव एमओपीटी और संबंद्ध उपयोग कर्ताओं/संगठन निकायों को उनकी टिप्पणियां आमंत्रित करने के लिए परिपत्रित किया गया था। एमओपीटी और मुर्गाव पोर्ट यूजर्स एसोसिएशन ने अपनी-अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत कर दी हैं। एमओपीटी और मुर्गाव पोर्ट यूजर्स एसोसिएशन से प्राप्त टिप्पणियां एसडब्ल्यू पीएल को प्रति पूरक सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। एमओपीटी और मुर्गाव पोर्ट यूजर्स एसोसिएशन की टिप्पणियां पर एसडब्ल्यू पी एल ने भी अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत कर दी हैं।
- 6.1 प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर, एस डब्ल्यू पीएल एवं एमओपीटी से दिनांक 2 जुलाई 2010 के हमारे पत्र के माध्यम से अनुरोध किया गया था कि वे एसडब्ल्यू पीएल के प्रस्ताव पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करे। एसडब्ल्यू पीएल और एमओपीटी ने, संयुक्त सुनवाई के बाद, हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपने-अपने उत्तर प्रस्तुत किए जो अनुवर्ती पैराग्राकों में प्रस्तुत किए गए हैं।
- 6.2 इस बीच, एस डब्ल्यूपीएल ने दिनांक 23 जून 2010 के अपने पत्र के माध्यम से, वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविकों की सहायता से लागत विवरणी को अद्यतन किया है और अनुवर्ती तीन वर्षों 2010 -11 से 2012-13 के लिए अनुमानों को भी संशोधित किया है। एसडब्ल्यू पीएल द्वारा दी गई मुख्य प्रस्तुतियां नीचे दी गई है:-
  - (i) 2009-10 के वास्तविकों में बताए गए 4.32 मि. मी. ट. के वास्तविक यातायात के आधार पर वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए संशोधित यातायात प्रोजैक्शन क्रमशः 4.35 मिलि. मी. ट. 4.65 मिलि. मी. ट. और 5.25 मिलि. मी. टन किए गए है और साथ ही साथ आय-अनुमानों में भी तदनुरूप संशोधन किया गया है।
  - (ii) प्रचालन-व्ययों का अनुमान भी संशोधित किया गया है। एसडब्ल्यू पीएल द्वारा की गई मुख्य प्रस्तुतियां निम्नानुसार है:-(क) विद्युत :- 2009-10 के लिए यूनिट दर गोवा राज्य विद्युत बोर्ड के प्रचलित प्रशुक्क के आधार पर है, अगले तीन वर्षों के लिए प्रोजैक्शनों की परिगणना वित्तीय वर्ष 2010-11 के लिए 5.80% मुद्रा स्फीति अवयव लागू करके और उसके बाद 3.76% लागू करके की गई है। वित्तीय वर्ष 2010-11 में 5.80 % की वृद्धि पर गोवा राज्य विद्युत बोर्ड के पिछले दो संशोधनों के अनुरूप विचार किया गया है।
- (ख) ईंधन: पीओएल उत्पादों में मूल्य वृद्धि किसी भी समय घोषित की जा सकती है। इसके और पिछले अनुभव के अनुरूप वि. वर्ष 2010-11 में ईंधन मूल्यों में 10.00% वृद्धि मानी गई है। अगले दो वर्षों, यथा वित्तीय वर्ष 2011-12 और वित्तीय वर्ष 2012-13 में मद्रा स्फीति अवयव 3.76% लिया गया है।
- (ग) जल: एमओपीटी ने टर्मिनल को पानी की आपूर्ति कम कर दी है। परिणाम स्वरूप, आधी आवश्यकता बाहरी स्त्रोतों से पूरी की जा रही है जिसकी वर्तमान दर रू. 135/- प्रति किलो लिटर है (जबिक एमओपीटी द्वारा रि-साइकिल किया गया पानी रू. 9/- प्रति किलो लिटर दिया जाता है) 1 वर्ष 2010-11 के लिए लागत इसके आधार पर प्रोजैक्ट की गई है और अगले 2 वर्षों के लिए 3.76% का मुद्रास्फीत अवयव लागू किया गया है।
- (घ) अनुरक्षण निकर्षण : लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार, अनुरक्षण निकर्षण एमओपीटी द्वारा किया जाना है। किन्तु, एमओपीटी ने इस पर विवाद खड़ा किया है और वह केवल पहुंच-नहर (अप्रोच चैनल) टर्न सर्किल में केवल 13 मीटर तक और बर्ध पॉकेट्स में 13.5 मीटरों तक ही निकर्षण करने को सहमत है। लगभग 70,000 मी. ट. भार वहन करने वाले पूरे लदे हुए पैनामैक्स पोत के प्रहस्तन के लिए टर्मिनल को चैनल में 14.5 मीटर का ड्राफ्ट/गहराई और बर्ध पॉकेटों में 15 मीटर ड्राफ्ट का अनुरक्षण करना है। विवाद निपटाए जाने तक एसडब्ल्यू पीएल ने एमओपीटी द्वारा बताए गए स्तर से आगे अपेक्षित गहराई बनाए रखने के लिए प्रोजैक्शन के तहत अगले तीन वर्षों के लिए क्रमशः रू. 146.75 लाख रू. 152.69 लाख और रू. 158.43 लाख पर अनुरुक्षण निकर्षण के प्रावधान (की व्यवस्था) की है। एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत डिमांड-नोट के अनुसार अनुमान बर्ध सं. 5 ए और 6 ए के सामने 1.20 लाख धन मीटर निकर्षण के लिए है जिसकी दर रू. 122.63 प्रति घन मीटर है। अगले दो वर्षों के लिए प्रोजैक्शन यूनिट दरों में 3.76% की वार्षिक वृद्धि के साथ होंगे।
- (इ) कार्गो प्रहस्तन से आय का 13.1% (निविदा के लिए दूसरी उच्चतम बोली के रूप में) पर राजस्व हिस्सेदारी पर, प्रशुल्क परिगणना के लिए ग्राह्म व्ययों के रूप में विचार किया गया है।
- (च) पहेदारी किराया ला. एग्री. के प्रावधानों के आधार पर प्रोजैक्ट किया गया है। बीमा लागत का अनुमान वर्ष के दौरान पूंजी में परिवर्तित परिसंपत्तियों के साथ जोड़ी गई परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 0.5% आधार पर लगाया गया है।
- (छ) वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए उपरिव्यय, वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक व्यय आंकड़ों पर, कर्मचारी -लागत के लिए 10.00 % की मुद्रा-स्फीति-दर लगाते हुए और अन्य व्ययों के लिए 3.76% की मुद्रास्फीति दर लगाकर प्रोजैक्ट किया गया है। पत्तन के क्षेत्र में यह न्यूनतम् वृद्धि है।
- (ज) आरंभिक व्यय पर जैसाकि इसके पिछले प्रस्ताव में किया गया थ, प्रत्येक वर्ष के आरंभिक खर्चों के दसवे (भाग ) पर विचार किया गया है।
  - (iii) वर्ष 2010-11 के सकल खंड में वृद्धि, मूल-प्रस्ताव में अनुमानित रू. 10.77 लाख से बदलकर, संशोधित लागत विवरणी में रू.14.27/- लाख कर दी गई है। परिणामस्वरूप, सकल खंड में कुल वृद्धि मूल प्रस्ताव के अनुसार अनुमानित रू. 90.66 करोड़ की तुलना में रू. 94.17 करोड़ अनुमानित की गई है।

(iv) निष्पादनता में सुधार लाने के लिए विमिन्न वस्तुओं की उतराई और लदान दरों को बढ़ाने की योजना की गई है, जैसाकि नीचे दिया गया है:-

क्र. सं.	कार्गो	प्रचलित	प्रस्तावित
1.	कोयला	26,100	27,500
2.	कोक	15,000	15,000
3.	लाइम स्टोन/चूना पत्थर	19,100	15700
4.	स्टील उत्पाद	6,200	8000

पोतों को तीव्रतर गति से खाली करने/लादने से उपयोगकर्त्ताओं को लाभ मिलता है, एसडब्ल्यूपीएल को बर्थ किराये से होने वाली आय में कमी आती है।

(v) एसडब्ल्यूपीएल ने टर्मिनल की इष्टतम क्षमता 5 मिलियन टन प्रतिवर्ष निर्धारित की है। गणना का संक्षिप्त विवरण नीचे दर्शाया गया है:

क्र. सं.	ब्यौरा	<b>ब</b> र्थों का न. <i>l</i>	नाम
(i)	इध्टतम क्वेक्षमता	5 V	6 <b>ए</b>
(ক)	पोत आकार का भाग		
	पैनामैक्स पोतों की क्षमता का प्रतिशतता भाग	80:0 %	80.0%
	हैं डीमैक्स पोत का प्रतिशतता भाग	20.0 %	20.0 %
(ख)	शिप -डे आउट -पुट (टन प्रतिदिन में)		
	पैनामैक्स पोत	25,000	30,000
	हैंडीमैक्स पोत	15,000	15,000
(ম)	कार्गों के अनुसार इष्टतम क्वेक्षमता = मिलियन मी. ट. में	3.83	6.9
	कुल इष्टतम क्षमता ( एमएमटी)		10.73
(ii)	इष्टतम यार्ड क्षमता		
(ক)	पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाया गया यार्ड का क्षेत्रफल (ए)	33000	
(ख)	भंडारण के लिए उपलब्ध क्षेत्रफल (%) (यू)	80 %	
(ग)	प्रतिवर्ग मीटर भंडारण मात्रा (टनों में) (क्यू)	15 टन/व. मी	टर
(ঘ)	भूखंड का वार्षिक टर्न ओवर अनुपात (टी)	18	· •
	कुल इष्टतम यार्ड क्षमता (मिलियन टर्नो में)	4.99	
(iii)	टर्मिनल की इष्टतम क्षमता-इष्टतम क्वे.क्षमता का निचला मान एवं इष्टतम मंडारण यार्ड क्षमता (मिलियन टनों में)	4.99	

(iv) पिछली अवधि अर्थात् 2007-08 से 2009-2010 तक के लिए एसडब्ल्यू पीएल द्वारा प्रस्तुत वास्तविक एवं अनुमानित आंकड़ों का संक्षिप्त रूप नीचे सारणी में दिया है:-

वर्ष	अनुमानित शुद्ध अधिशेष/घाटा 20 दिसंबर 2006 के आदेशानुसार	वास्तविक शुद्ध अधिशेष / घाटा
2007-08	(-) 890	738
2008-09	(-) 769	431
2009-10	343	320
योग	(-) 1316	1488

एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2007-2008 से **2009-10 तक की अवधि में वास्तवि**कों की तुलना में अनुमानों में मिन्नताओं के निम्नलिखित मुख्य कारण गिनाए हैं:-

विवरण	2007-08	2008	2009-10			
(i) पोत संबंधी आय	प्रोजैक्शन कार्गों के विशालकाय पार्सल आकार को ध्यान में रखकर बनाए गए थे, किन्तु कार्गों अपेक्षाकृत छोटे आकार के पोतों में आया परिणामस्वरूप पोतों की संख्या बढ़ गई और इस प्रकार पोत संबंधी आय भी।		009-10 में यातायात में कम उपलब्धता के साथ- के कारण भी थी। इसके			
(ii) मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत	अनुमान मापदंडों के अनुसार था। वास्तव में कम मात्रा में मरम्मत परिसंपत्तियों के अनुसार ही हुई।	अनुमान मापदंडो द के अनुसार था। ए वास्तव में कम ज मात्रा में मरम्मत ही परिसंपत्तियों के उ आधार पर ही उ	ो मोबाईल हार्बर क्रेनों वं स्टेकर्स ने अपने वीवन के पांच वर्ष पहले ो पूर कर लिए हैं और व्हें नियमित मरम्मत एवं व्हें कलपुर्जे बार-बार दलने की जरूरत है।			
(iii) अनुरक्षण निकर्षण	सिल्टेशन अपेक्षाकृत कम मात्रा में हुआ और इस प्रकार मुर्गाव पत्तन को देव समानुपातिक भाग कम हो गया ।					
(iv) उपकरण प्रचालन लागत	कोई कारण नहीं बताया गया ।	वर्ष 2008-09 में 4 पे- लोडर्स और व्हील लोडर्स प्राप्त किए गए। इस प्रकार, अनुबंध प्रभार +डीजल खपत पर्याप्त में कमी आई।	यातायात कम अनुबंधीय व्यय के साथ बेहतर योजना और श्रमिकों का			
(v) रायल्टी/राजस्व भाग	कार्गो प्रहस्तन आय से सीधे संबंधित व्यय, जब आय गिरे, रायल्टी गिरे।					
(vi) प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय।	लागत का अनुमान कार्मिकों की बड़ी संख्या के साथ लगाया गया था किन्तु आर्थिक मंदी के कारण कार्मिकों की कम संख्या और बेहतर मशीनीकरण एवं आयोजना से काम चलाया।					

- (vii) एसडब्ल्यू पीएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 वर्षों के लिए निर्धारित पिछले अधिशेष का 50% अर्थात् रू. 1488 लाख का 50% = रू. 744 लाख अगली तीन वर्षीय अवधि 2010-11 से 2012-13 के दौरान रू. 248 लाख प्रत्येक वर्ष की समान किश्तों में समायोजित करने का प्रस्ताव किया है।
- (viii) आरंभिक प्रस्ताव और संशोधित प्रस्ताव में प्रतिबिग्वित लागत स्थिति का सार-संक्षेप सरल संदर्भ के लिए नीचे सारणी में दिया है:

रू. लाखो में

क्र. 	विवरण	मूल प्रस्ताव			संशोधित प्रस्ताव				
सं.		2009-10 (वास्तविक)	2010-11	2011-12	2012- 13	2009-10 (वास्तविक)	2010- 11	2011-12	2012-13
(i)	यातायात (मिलियन में)	4.10	4.15	4.45	<sup>-</sup> 5.15	4.32	4.35	4.65	5.25
(ii)	आय (लाख रू. में)	8.142	8.037	8.581	9.906	9.313	7.971	8.483	9.606
(iii)	कुल व्यय	6.107	6.405	6.925	8.215	8.886	6.537	7.345	8.299
(iv)	नियोजित पूंजी	18.285	17.805	22.822	22269	18.971	19043	24267	23717
(v)	16% आरओसीई	2743	2849	3652	3563	3035	3047	3883	3795

(vi)	शुद्ध अधिशेष /(घाटा)	(-) 708	(-) 1217	(-) 1996	(-) 1872	392	(-) 1613	(-) 2745	(-) 2487
(vii)	2009-10 में समायोजित पिछले चक्र 2004-05 से 2006-07 तक के लिए पिछले अधिशेष के 50% की पिछली किश्त	(-) 72			•	(- ) 72			
(viii)	2007-08 से 2009-10 तक की अवधि के लिए निर्घारित पिछली अवधि का अधिशेष	1538				1488			
(ix)	2010-11 से 2012-13 में समायोजित किए जाने के लिए 2007-08 से 2009-10 तक की अवधि के लिए पिछले अधिशेष का 50%	-	2563	256	256	-	248	248	248
(x)	गत अधिशेष के समायोजन के बाद शुद्ध अधिशेष /घाटा	(-) 636	(-)1473	(-) 2252	(-)2128	320	(-)1365	(-)2449	(-)2239
(xi)	सकल राजस्व के % के रूप में शुद्ध अधिशेष		(-) 18%	(-)26%	(-) 21%		(-)17%	(-) 29%	(-) 23%
(xii)	तीन वर्ष का औसत	5 %		(-) 22 %		5 %		- 23 %	

- (\*\*) अपने मूल प्रस्ताव में एस डब्ल्यूपी एल के अनुमानों में अंकगणितीय त्रुटियां थीं।
- (ix) मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित दरों के संदर्भ से संशोधित प्रस्ताव में एस डब्ल्यूपीएल द्वारा निम्नलिखित संशोधन किए गए थे :-
  - (क) मूल प्रस्ताव में पोतघाटशुल्क प्रभार में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई थी। एसडब्ल्यू पीएल ने संशोधित प्रस्ताव में इस प्रशुल्क मद में 32 % वृद्धि प्रस्तावित की है।
  - (ख) धूल-मिट्टी दबाने संबंधी प्रभारों में कोई वृद्धि नहीं मांगी गई थी। संशोधित प्रस्ताव में एसडब्ल्यूपीएल ने इस मद में 32% वृद्धि मांगी ।
  - (ग) कार्गो प्रहस्तन प्रमार में 32 % वृद्धि प्रस्तावित है, जैसािक मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित थी।
  - (घ) बर्थ किराया प्रभारों के बारे में, मूल प्रस्ताव की स्थिति ही बरकरार रखी गई है।
    6.3 एसडब्ल्यूपीएल का संशोधित प्रस्ताव एमओपीटी को अग्रेषित किया गया था और उपयोग कर्ता/उपयोगकर्ताओं एसोसिएशनों से उनकी टिप्पणियों के लिए पहले, परामर्श किया गया था। हमें इंडियन नेशनल शिपओनर्स एसोसिएशन (इन्सा) के सिवाय एमओपीटी एवं किसी उपयोग कर्ता/उपयोग कर्ता एसोसिएशन से एसडब्ल्यूपीएल के संशोधित प्रस्ताव पर कोई अलग टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है। इन्सा से प्राप्त टिप्पणियां प्रतिपूरक सूचना के रूप में एसडब्ल्यूपीएल को भेज दी गई थीं। एसडब्ल्यूपीएल ने की टिप्पणियों पर कोई अभ्युक्ति प्रस्तुत नहीं की है।
- 7.1 इस प्रकरण में संयुक्त सुनवाई 22 जुलाई 2010 को एमओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी ने अपने-अपने पक्ष रखो।
- 7.2 जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया, एसडब्ल्यू पीएल और एमओपीटी को निम्नलिखित को 2 अगस्त 2010 तक प्रस्तुत करने की सलाह दी गई थी:-
  - (i) हमारे सम संख्यक पत्र दिनांक : 2 जुलाई 2010 के माध्यम से एमओपीटी एवं एसडब्ल्यूपीएल को संबंधित प्रश्नों का उत्तर।

- (ii) मुख्य मुद्द 5 मिलियनटन प्रतिवर्ष की न्यूनतम गारंटीड मालढुलाई प्राप्त न करपाने का है। एक ओर एसडब्ल्यूपीएल ने इसके लिए मंडारण क्षेत्र की कमी और रेलवे नेटवर्क संबंधी बाधाओं को जिम्मेदार उहराया है। एमओपीटी का मानना है कि टर्मिनल में सड़क मार्ग से आने जाने वाले कार्गों के प्रहस्तन के लिए सुविधाओं का अभाव प्रमुख रूकावट है। अतएव, एमओपीटी एवं एसडब्ल्यूपीएल को सलाह दी जाती है कि वे टर्मिनल की क्षमता में सुधार के लिए अपनाए जाने वाली तरीकों पर परस्पर विचार विमर्श करें और इस पर एक संयुक्त टिप्पणी जारी करें और टर्मिनल को अधिक उपयोगकर्ताओं के लिए उपलब्ध करवाएं।
- 7.3 एमओपीटी ने अपने पत्र सं. एफ ए/कॉस्ट/112/2010 दिनांक : 7 अक्टूबर 2010 के माध्यम से, 3 सितंबर 2010 को पत्तन और एसडब्ल्यूपीएल के बीच आयोजित संयुक्त बैठक का कार्यवृत्त अग्रेषित किया, कार्यवृत्त में एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा संयुक्त बैठक में उठाए गए बिंदु अधिकत्तर वहीं हैं जो उनके द्वारा पहले उठाए गए थे। उनके द्वारा उठाए गए मुख्य बिन्दु, फिर भी, संक्षेप में निम्नानुसार हैं :-
  - (i) अधिक गहराइयों तक लगातार अनुरक्षण करके टर्मिनल प्रचालक बड़े-बड़े पार्सल आकार ला पा रहा है। इससे टर्मिनल क्षमता में वृद्धि हुई है। फिर भी, यह नोट किया गया है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्राप्त किया गया 4.32 मिलियन टन का माल बुलाई एमओपीटी द्वारा प्रदत्त अधिक गहरें ड्राफ्ट उपलब्ध करवाने के बाद ही संभव हो पाया। अतएव, 4.65 मिलियन टन का प्रोजैक्शन उचित जाना पड़ता है। एमओपीटी, प्रशुल्क के निर्धारण के प्रयोजन से एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रोजैक्टेड माल बुलाई को स्वीकार करता है।
  - (ii) सीएचएलडी लेवी का भुगतानः
    एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल, दोनों, सीएचएलडी लेवी के भुगतान पर अपने पिछलेरूख पर ही जोर दिया है।
    एमओपीटी ने प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि वह एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी को सीएचएलडी का भुगतान
    जारी रखने की अनुमित प्रदान करे क्योंकि यह परस्पर सहमित के आधार पर है। चूंकि दोनों पक्षकार परस्पर सहमत
    हो चुके हैं, इन्होंने उस पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए एक निवेश लागत के रूप में विचार करने का अनुरोध किया है
    और जोर दिया है कि यदि प्राधिकरण, प्रशुल्क निर्धारण के लिए निवेश -लागत के रूप में वास्तविक सीएचएलडी लेवी
    भुगतान की अनुमित प्रदान करता है तो एसडब्ल्यूपीएल अपना मध्यवस्थता अनुरोध वापिस ले लेगा और एमओपीटी को
    सीएचएलडी लेवी का भुगतान जारी रखेगा।
  - (iii) एमओपीटी द्वारा एसडब्ल्यूपीएल से वसूल की जा रही अनुरक्षण निकर्षण लागत

    यह सुनिश्चित है कि एसडब्ल्यूपीएल वास्तव में एमओपीटी को भुगतान कर रहा है, चाहे विरोध जताते हुए सही,
    जबतक एसडब्ल्यूपीएल अनुरक्षण निकर्षण लागत का भुगतान करता रहेगा तब तक पत्तन को इस पर कोई आपित
    नहीं होगी यदि उस पर प्रशुत्क निर्धारण के लिए निवेश लागत (इन्युट कॉस्ट) के रूप में विचार किया जाता है।
    तथापि, मध्यरथता आवेदन के परिणाम पर निर्भर करते हुए प्रशुत्क की वस्तियों में समुचित समायोजन करवाना
    पड़ेगा और प्रदान किया जाएगा।
  - (iv) सामान्य/साझा उपयोगकर्ता सुविधा : सङ्क मार्ग से रिक्तीकरण के लिए कोयला प्रहस्तन सुविधा निर्माण करना ,
    - (क) एमओपीटी अपने उस विचार पर दृढ है कि गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (जीएसपीसीबी) न तो 5/6 बर्थों पर स्थित टर्मिनलों के प्रचालनों के लिए कोई पैरामीटर निर्धारित कर सकता है और न ही ये सड़क मार्गी क्रागों के प्रहस्तन पर कोई पाबंदी लगा सकता है। एमओपीटी की समझ में टर्मिनल प्रचालक से अपेक्षित था कि वह सड़कमार्ग से रिक्तीकरण के लिए सुविधा समेत साझा उपयोगकर्ता सुविधा का निर्माण करें।
    - (ख) एसडब्ल्यूपीएल ने आग्रह किया है कि लाइसैंस एग्रीमैंट में केवल रेल मोड द्वारा कार्गो का परिवहन परिकल्पित किया गया है और सड़क मार्ग, रेल मोड का विनिर्देश नहीं किया गया है।
    - (ग) गोवा में मुंबई उच्च न्यायालय के निर्देशों के पिरणामस्वरूप तत्कालीन माननीय सिचव (पोत पिरवहन) ने यह देखा कि एसडब्ल्यूपीएल को, सड़क भार्ग से कार्गों खाली करवाने हेतु प्रदूषण मुक्त और कार्यक्षम सुविधा प्रदान करने के लिए लगभग 10,000 वर्ग मीटर और भूमि की आवश्यकता हो सकती है। एसडब्ल्यूपीएल ने उल्लेख किया है कि जब तक 10,000 वर्गमीटर का कथित क्षेत्रफल उपलब्ध नहीं करवा दिया जाता है, तब तक सड़क -मार्ग से कार्गों प्रहस्तन के लिए सुविधा का सृजन करना मुश्किल होगा।

(**b**)

इससे पहले दिनांक 20 जुलाई 2010 के अपने पत द्वारा एमओपीटी ने और दिनांक 29 जुलाई 2010 के अपने पत्र द्वारा एसडब्ल्यू पीएल ने, एमओपीटी को एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सीएयएलडी लेवी के भुगतान के बारे में निम्नीलियत रिशति वर्णन की :-

निमिष्ट र्क ॉनाअगर् र्क <b>उ</b> मैंदिए मड़"	
-:ई किंडक £. <b>9</b> . में एगड़ कि उमें दिए	
भर्मेडार र्स धक्रेम के निरुक्त न प्रक्रिफड़ (vi)	
"ई ागए iध्यानी कि निष्क नाञ्चर प्राथि कि	
डेकि कि छप्रिक्रिक्टमप्र प्राक्ष्य मह प्रकि ई	
ाम्की नान्नर न्त्रांमनुस्थ र्न प्राक्र <del>भ</del> त्रकं कि	
उमीए प्रमें झार की ई ानार प्रकी उर्ि इप	
।ई एक्की कि के भी है।	
र्क रिश्क त्रज्ञाष्यनि रू में स्थिवर्र त्रोंगेव	
में । । गायम र में है कि की है कि कि है कि कि कि उनम्	
हुए हुए (ि) 1.1.8 प्राथ किवीय प्राप्त	
to 5 C AIRC C HEIAIR-NP 4to 7th IAIR	
कि होशान न्यास अधिनयम 1963 की	
प्रदाता से अपेक्षा की जाती है।	
१९६३ के अंग्ने के अंग्ने के इंदेस	
मिंग के महापरा न्यास अधिनियम	
में शिव में मियाद के सिंहों में मिया है ।	
मं शहर त्याह समय सीएचएलडी लेवी हे नुट लागत समझा जाता है। सभी सेवाएं निष्पादित करना और हाथ में	
ह अति के अप्रीप काइसेसवुक्त (कि) कि काइस के इस वस्तु के व	
1.1.3 प्राप्त के उमिए सहें होते होते होते होते होते होते होते होते	
के हनुट-कॉस्ट के रूप में अनुमत करता है तो वह अपना माध्यस्थन आवेदन वापित (ii) लाइसेंस धारक की अनिवार्यता से	
तहत कर रहा है। किंतु, एसडब्स्यूपीएल का कहना है कि यदि प्राधिकरण इस लेके	
एसडब्ब्युपीएल मध्यरधन (आर्बिट्रशन) में बला गया और लेवी का मुगतान विरोध के मुक्त, संपूर्ण और स्पष्ट अधिकार प्रदान	
क निक एक में हैं। से के के के बेरिय के के बेरिय के	
से परान को राजस्य का नुकसान था, एमओपीटी का विशास है कि एसडब्ल्यूपीएन एसडब्ल्यूपीएन को, जब भी उसे आवश्यक	
सीएचएलडी कामगारी को रोजी -रोटी का नुकसान होता था। जैसीकि इस गीतिविधि लाईसैस एग्रोमैट में अनुबंध स्पष्ट रूपसे	
"। गरिंड राकाबीध कि रिश्व एपिएए मि राजेडर के राक्य मड़ समेड़ की कि कि कि फिक रिश्व राजेडर	
हि । प्रवासका के बाद में, स्टील की क्वाइल्स निर्यात करने हेतु गीयर पेतों का मशीनरी का, जब भी आवश्यकता ह	
ति कि कि मिया है । है कि कि है । है कि है । है कि है । है कि है । है कि स्थार है । है । है कि स्थार है । है कि स्थार है । है । है । है कि स्थार है । है	
कि उमिए भरे होत के स्वते हुए एमओपीर ने एसडब्यूपीएल द्वारा ऐसे अधिकार से संबंधित, लाई सेंस एग्रीमेंट की	
	<b>(<u>b</u>)</b>
	<u>#</u>
	an ie

आइसस प्रदाया जन स्वास्थ्य का रहा। आर

सुरक्षा हेतु अथवा सांबिधिक कर्तव्यों के निर्वहन के लिए आवश्यक होने के अलावा टिमेंनल के डिजाइन, निर्माण, प्रचालन, अनुरक्षण और मरम्मत के कार्य में न तो हरतक्षेप करेगा और न ही किसी प्रकार की बाधा खड़ी करेगा, लाइसँसधारक के अनुरोध पर लाइसँस -प्रदाता, टिमेंनल में तीसरे पक्ष द्वारा पैदा किए गए हस्तक्षेप को दूर करने के लिए अपनी ओर से अधिकतम प्रयास करेगा।"

(v) लाइसैंस एग्रीमेंट की "निविध्नता" से संबंधित धारा 9.6 कहती है, "लाइसैंस प्रदाता यह सुनिश्चित करेगा कि पत्तन का निर्माण/विकास और प्रचालन, टर्मिनल निर्माण/विकास औरप्रचालन पर कोई विपरीत प्रभाव नहीं डालेगा अथवा (उनके इस कार्य में) कोई रूकावट नहीं डालेगा।" ये दो धाराएं यथा, 9.3 और 9.6 एमओपीटी को टर्मिनल के प्रचालन में हस्तक्षेप करने की या रूकावट डालने की अनुमति प्रदान नहीं करती। एसडब्ल्यूपीएल, पोत के गीयर्स का उपयोग नहीं कर सकता और यदि ऐसा किया जाता है तो एसडब्ल्यूपीएल, एमओपीटी को सीएचएलडी का भूगतान करे अथवा सीएचएलडी श्रमिकों को काम पर लगाए, एमओपीटी ने इस बेब्नियाद कारण से एसडब्ल्यूपीएल को विवश किया कि वह विरोध जताते हुए ही सही, जब कभी स्टील कार्गों के प्रहस्तन के लिए पोत के उपरकरों का उपयोग करे, एमओपीटी को सीएचएलडी लेवी का भुगतान करे एमओपीटी का यह कृत्य लाइसैंस एग्रीमैंट की धाराओं 9.3 और 9.6 के प्रावधानों के अनुसार नहीं था।

(vi) एसडब्ल्यूपीएल ने यह भी सूचित किया कि एसडब्ल्यूपीएल टर्मिनल प्रचालक है और उससे अपेक्षा नहीं की जाती कि वह कार्गों के प्रहस्तन के लिए स्टीवेडोर अथवा सीएचएलडी श्रमिकों की सेवाएं न ले।

(vii) जैसाकि एसडब्ल्यूपीएल के सभी अनुरोध एमओपीटी द्वारा अस्वीकृत कर दिए गए थे, एसडब्ल्यूपीएल के पास विवाद खड़ा करने और लाइसैंस एग्रीमैंट की प्रासंगिक धारा 14 के अंतर्गत मामले को माध्यस्थन के लिए भेजने के सिवाय कोई विकल्प नहीं बचा था।

	(viii) माध्यस्थन प्रक्रिया के दौरान (जो
	अभीजारी है), एमओपीटी ने माध्यस्थन
	प्रक्रियाओं में यूनियमों को भी एक पक्ष बनाने
	का प्रयास किया। एमओपीटी के इस प्रस्ताव
	को विद्वान मध्यस्थ ने अस्वीकृत कर दिया।
	(k) एसडब्स्यूपीएल, अभी तक एमओपीटी
	को सीएचएलडी लेवी की मद में रू. 59.00
	लाख से अधिक का भुगतान, विरोध के
	अंतर्गत कर चुका है।
,	<u> </u>
	(x) इस प्रकार, एसडब्ल्यूपीएल प्राधिकरण
• •	से अनुरोध करता है कि, तब पोत के गियर्स
	का उपयोग किया जा रहा हो, उस समय
	प्रशुल्क संशोधित करते सीएचएलडी लेवी
	को इन्पुट लागत के रूप में शामिल करें।
	(xi) एसंडब्ल्यूपीएल को यह भी बताना है कि
	एमओपीटी ने यहरूख अपनाया था कि
	लाइसँस एग्रीमैंट के प्रावधानों की नजर में
	एसडक्यूपीएल से न तो सीएचएलडी
	श्रमिकों को काम पर लगाने की अपेक्षा की
	जाती है और न ही सीएचएलडी लेवी का
	भुगतान करने की अपेक्षा की जाती है। इस
	रूख/दृष्टिकोण को बाद में अज्ञात कारणो
	से पलट दिया गया।
	<u> </u>

- 8.1 दिनांक 2 जुलाई 2010 के पत्रों के माध्यम से हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों के एस डब्स्यूफीएल और एमओपीटी द्वारा उत्तर प्रस्तुत कर दिए गए हैं। एसडब्स्यूपीएल ने दिनांक 20 अगस्त 2010 और तदनन्तर दिनांक 31 अगस्त 2010 के पत्र के माध्यम में अपने जवाब मेजे थे।
- 8.2 हमारे द्वारा एसडब्ल्यूपीएल से पूछे गए प्रश्न और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दिए गए उनके उत्तर सारणी रूप में नीचे दिए जा रहे हैं:-

क्र. सं.	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	एसउद्यूपीएल द्वारा दिए गए उत्तर
क	वित्तीय/लागत विवरणियां	
(1)	चूंकि 2010 का वर्ष समाप्ति की ओर पहुंच चुका है, वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानों को एसडब्ल्यूपीएल के चार्टेड एकाउन्टेंटों द्वारा प्रमाणित वार्षिक लेखा में वर्णित आंकडोंसे मिलान करते हुए वास्तविकों से अद्यतन किया जाए। वर्ष 2009-10 के ऑडिट किए गए वार्षिक लेखा की एक प्रति भी भेजी जाए। साथ ही, वित्तीय वर्ष 2010-11 के पहले तीन महिनों, यथा अप्रैल 2010 से जून 2010 तक के, चार्टेड एकाउन्टेंट द्वारा विधिवत प्रमाणित वास्तविकों और जुलाई 2010 से मार्च 2011 तक 9 महिनों के अनुमान प्रस्तुत करें और लागत विवरणी को तदानुसार अद्यतन करें। अनवर्ती वर्षों के अनुमानों की भी समीक्षा की जाए, और यदि आवश्यक हो तो वास्तविकों के संदर्भ से सुधार किया जाए।	संशोधित प्रस्ताव में आंकड़ों को वास्तविक आंकडों के अनुसार अध्यतन कर दिया गया है जैसाकि 2009-10 के आंडिटेड वार्षिक लेखा में सूचित किया गया है। वर्ष 2009-10 के ऑडिट किए गए वार्षिक लेखा की प्रति प्रस्तुत है।
(2)	लागत विवरणी में वर्णित कुल आय, प्रचालन लागतों का कुल योग, मूल्य ह्वास उपरिव्यय वार्षिक लेखा में वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए प्रदत्त आंकड़ों से मेल नहीं खाते हैं। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दाखिल की गई अद्यतन लागत विवरणी में विचार किए गए ब्याज और कर से पहले शुद्ध अधिशेष के साथ वर्ष 2007-08, 2008-09	मेल मिलाप (रिकान्सिलिएशन) विवरणी प्रस्तुत है।

	और 2009-2010 के लिए एसडब्ल्यूपीएल की वित्तीय विवरणी में	1
	कराधान से पहले लाम का मेलमिलाप(रिकॉन्सिलएशन) करते हुए,	1
	कृपया एक विवरणी प्रस्तुत करें ।	
(3)	यातायात	
(i)	वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए वार्षिक यातायात 4.40 मिलियम टन और 4.63 टन बताया गया है जो दर्शाता है कि वर्ष 2008-09 में, वैश्विक मंदी के दौर में भी यातायात में लगभग 5 % की बढ़वार अर्जित की गई। इस संदर्भ में उन कारणों का औचित्य बताइए जिनके कारण वर्ष 2008-09 में सूचित किए गए यातायात के संदर्भ में यातायात वर्ष 2010-11 में घटकर 4.15 मिलियन टन (अर्थात 10% गिरावट) और 2011-12 में 4.45 मिलियन टन (अर्थात 10% गिरावट) और 2011-12 में 4.45 मिलियन टन (अर्थात 3.9% गिरावट) रह गया । विमिन्न उद्योगों में अपेक्षित वृद्धि के अनुरूप सामान्यतौर पर यातायात में भी वृद्धि अपेक्षित होती है। भुस्वामी पत्तन-मुर्गाव पत्तन न्यास (एमओपीटी ) ने पत्र सं. एफ ए/कास्टा 12/2010/92 दिनांक 29 मार्च 2010 (एसडब्ल्यूपीएल को हमारे पत्र दिनांक 5 अप्रैल 2010 के द्वारा अग्रेषित) के माध्यम से	वर्ष 2009-10 में वास्तिवक यातायात, 2008-09 के यातायात 4.63 मिलियन मी. ट. की तुलना में 4.32 मिलियन मीटिरिक टन था जो 7% कम था। यातायात में यह कमी पर्याप्त संख्या में रैंक्स न मिल पाने के कारण और इस वजह से कार्गों के धीमीगित और कम मात्रा में बाहर जाने के कारण आई। 7 जुलाई 2010 को प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 7 जुलाई 2010 को प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के यातायात प्रोजैक्शन बदल दिए गए हैं और ये वर्ष 2010-11 में 4.65 मिलियन मी.ट., 2011-12 में 4.65 मिलि. मी.
	टिप्पणी की है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए प्रोजैक्टेड यातायात कम है। एमओपीटी ने बताया है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रचालित बर्ध सं. 5 और 6 का प्रमुख उपयोगकर्ता जिंदलो स्टील लिमिटेड की आवश्यकता शीघ्र ही दोगुनी होने वाली है। उपरोक्त बिंदुओं के प्रकाश में एसडब्ल्यूपीएल को सलाह दी जाती	ट. और 2012-13 में 5.25 मिलियम मी. टन अनुमानित किया गया है। हालांकि जेएसडब्ल्यू स्टील लिमि. आने वाले वर्षों में अपनी क्षमता बढ़ाने वाला है किन्तु इससे एसडब्ल्यूपीएल कार्गों में वृद्धि नहीं होने वाली है।
	है कि वह वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए यातायात प्रौजैक्शनों की समीक्षा करे और उन्हें संशोधित करें।	यह रूकावट/बाघा रेलवे द्वारा अपर्याप्त मात्रा में रैंक्स उपलब्ध करवाने के कारण आ रही है। जैसाकि गोवा में रैंक्स की उपलब्धता संदिग्ध है जेएस डब्ल्यू स्टील लिमि. ने 5 मिलियन टन वार्षिक के लिए कृष्णापतनम् पत्तन कम्पनी लिमिटेड से पहले ही एक अनुबंध कर लिया है। 2008-09 में 1392 और 2009-2010 मं 1276 रैंक्स उपलब्ध थे। कम रैंक्स होने के बावजूद टर्मिनल पर मंडारण टर्न अराउंड 26 बार से अधिक रहा है। 7 जुलाई 2010 को प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव में यातायात प्रोजैक्शन संशोधित कर दिए गए है।
(ii)	चलते हुए वैगन में लदान करने वाली प्रणाली और सिंगल रेल पर निवेश करके रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर में प्रस्तावित सुधार के साथ प्रत्येक वर्ष प्रहस्तित सुधार के साथ प्रत्येक वर्ष प्रहस्तित किए जाने के लिए अपेक्षित अतिरिक्त यातायात की मात्रा दर्शाएं यह भी दर्शाए की क्या इसे यातायात प्रोजैक्शनों में स्वीकार किया गया है।	चलते हुए वैगन में लदान करने वाली प्रणाली और एक सिंगल लाइन, वर्ष 2011-12 के उत्तरार्ध में प्रचालित किए जाने की उम्मीद है। इन्फ्रास्ट्रक्चर में प्रस्तावित सुधार के साथ, वर्ष 2009-10 में प्रहस्तित यातायात से वर्ष 2011-12 में 0.33 मिलि. मी. ट. और वर्ष 2012-13 में 0.92 मिलि. मी. टन. अतिरिक्त यातायात प्रहस्तित किए जाने की उम्मीद है। इसी पर यातायात प्रोजैक्शनों में भी विचार किए गया है।
(iii)	फार्म 2 ए में प्रस्तुत किए गए यातायात विवरणों की जांच करने पर पाया गया कि यातायात प्रोजैक्शन, मुख्य रूप से कोयला एवं कोक कार्गों के संदर्भ से, वर्ष 2007-08 और 2008-09 में क्रमशः 4.00 मिलियन टन और 4.24 मिलियन टन से वर्ष 2010-11 और वर्ष 2011-12 में अनुमानतः गिरकर क्रमशः 3.55 मिलियन टन और 3.95 मिलियन टन होने वाला है। पिछले वर्षों के दौरान प्रहस्तित	2010-11 से 2012-13 तक की अवधि के भीतर कोयला और कोक का यातायात अपेक्षाकृत कम प्रोजैक्ट करने का कारण पर्याप्त संख्या में रैक्स की उपलब्धता न होना है, जैसा ऊपर 3 (i) में बताया गया है। कार्गो को रवाना करने संबंधी बाधाओं के चलते जेएसडब्ल्यू स्टील

	यातायात की तुलना में कोयले और कोक का यातायात कम प्रोजैक्ट	लिमि. की बढ़ती हुई का	गौ - आवर्ष	यकतास
	करने का औषित्य किए जाने की आवश्यकता है, विशेष कर पत्तन	का एसडब्ल्यूपीएल लाभ		
	द्वारा की गई टिप्पणी के प्रकाश में कि प्रमुख उपयोगकर्ता जिंदल	वैसे भी, जेएसडब्ल्यू		
	स्टील लिमिटेड द्वारा यातायात की मात्रा दोगुना किए जाने की	केपीसीएल के साथ एक		
_	जम्मीद है।	पर हस्ताक्षर कर लिए हैं।		
(iv)	2010-11 में एचआर क्वाल्स/स्लैब का यातायात अगले 2 वर्षों में 4	आने वाले वर्षों में	<del></del>	- A
(14)	लाख टन से 3 लाख टन प्रोजैक्ट करने के कारण स्पष्ट किए जाएं।	जान वाल वंदा म		
	साव दम सं ३ साव दम प्राणपुट करने के कारण स्वच्छ किए हो।	और इसकी अधिकतर वि		
		ही होगी। इसलिए, टर्मि		
1		द्वारा प्रदत्त आंकडों फ		
	·	क्वाइल्स/स्लैब्स के प्रोजैव		-
		गए हैं।		4 47,415
		संशोधित प्रस्ताव में यात		
		परिवर्तन किया गया है।	WIK DIPI	परापा न
(v)	एसडब्ल्यूपीएल उपरोक्त आब्जर्वेशन के प्रकाश में, आय अनुमानों में	पहले से प्रस्तुत किए गए		
	अनुरूप सुघार के साथ वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए यातायात	आय विवरणियों में अनुरू		
	प्रोजैक्शनों की समीक्षा कर संकता है।	यातायात प्रोजैक्शनों में अ	वश्यक पारे	वतन कर
		दिए गए हैं।		
(vi)	विदेशगामी पोतों की संख्या, 2008-09 में 86 से गिराकर 2010-11	पहले से प्रस्तुत किए गए		
	से 2012-13 के लिए यातायात प्रोजैक्शनों की समीक्षा कर सकता	आय विवरणियों में अनुरू		
	\$1	यातायात प्रोजैक्शनों में आ	वश्यक परि	वर्तन कर
7.0		दिए गए हैं।		-4.7
(vii)	एसडब्ल्यूपीएल बर्थ सं. 5 ए और 6 ए पर वास्तव में प्रहस्तित पोतों	पिछले ३ वर्षों में एसडब्ल्	ू पीएल द्वार	रा वास्तव
	का औसत जीआरटी और पिछले 3 वर्षों यथा 2007-08 से 2009-10	में प्रहस्तित पोतों का	औसत	जीआरटी
	तक में प्रहस्तित पोतों की संख्या दो स्लैबों यथा, 30000 जीआरटी	निम्नानुसार है:-		
	से कम और 30,000 जीआरटी में प्रस्तुत करें।			
	44.	<b>8 में पोतों का</b> प	गिआरटी	
	अगले 5 वर्षों में यथा 2010-11 से 2012-13 तक बर्थ सं. 5 ए और 6	वर्ष पोताकी औसत	पोतौ	औसत
	ए में प्रहस्तित किए जाने के लिए अपेक्षित पोतों का औसत	संख्या 30000 ने	1 1	30000 से
	जीआरटी और पोतों की संख्या भी दी जाए।	कम	संख्या	अधिक
		2009-   शून्य   शून्य	63	41084.40
			65	20148.20
		2008- 4 24330.75	03	39146.26
	·	2007- शून्य शून्य	66 3	39099.37
		08		
		5 में पोतों का प	ीआरटी	
		वर्ष पोतोंकी औसत	पोतां	औसत
	***	संख्या 30000 ने		30000 से
		कम	संख्या	अधिक
		2009- 27 8778 10	शून्य ः	शून्य
		2008- 14 21803.21	3 3	31322.33
		09		0.022.03
		2007- 9 17068.78	1 :	3104700
	And the Control of the Control	08		
٠.		वर्ष 2010-11 से 2012-13	के दौरान	र्थ सं. 5
		ए और बर्थ सं. 6 ए में प्रह	इस्तित किए	जाने के
		लिए अपेक्षित पोतों का	औसत व	जीआरटी
		निम्नलिखित है :-		
				Î

बर्ध सं.	30,000 से कम औसत की संख्या	30,000 से अधिक औसत पोतों की	
		संख्या	
5 q	14	शून्य	
5 V	16	शून्य	
5 Ψ	18	शून्य	
6 Q	शून्य	56	
6 V	शून्य	59	
6 V	शून्य	67	
			-
की है। क्षेत्र के रू है। 5 के भं भंडारण टः पीएल लगः दुलाई प्राप्त पूर्ति के आ यना के टन प्रति की गई है। लावा, अन्य	य पत्तनों/टा सित भंडार	भीएल के न 000 वर्ग मं यव और 26 नुपात के न यन टन प्रति ग है। सुधरी 4 टर्नअराउं र 5 मिति टर्मिनल क्ष	पास गोटर हे के साथ तेवर्ष हुई ड्रस् मत
है और संब लगा ली गई डब्ल्यूपीएल इस्तेमाल	ने 3 मोब की हैं ज	ाद में आवश् इल हार्बर 1बिक 2008	स्यव क्रेन्टि
f	ं इस्तेमाल प्रशुल्क म	हिं इस्तेमाल की हैं ज प्रशुल्क मार्गदर्शी को	डब्ल्यूपीएल ने 3 मोबाइल हार्बर ह इस्तेमाल की हैं जबकि 2008 प्रशुल्क मार्गदर्शी कोयला उतारने प-डे-लोडर्स पर आधारित हैं।

(ग) पिछले तीन वर्षों के लिए पैनामैक्स/हैंडीमैक्स पोत द्वारा कार्गों (ग) पिछले 3 वर्षों की औसत उतराई दर और मदों में से प्रत्येक के प्रहस्तन के लिए औसत उतराई दर और लदान दर निम्नानुसार है: औसत लदान दर प्रदान करें। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा उपयोग में लाए औसत उतराई-दर मी.ट.पीडब्ल्यूडब्ल्यूडी में जाने हेतु प्रस्तावित दो नए मोबाइल अन्लोडरों पर विचार करते हुए पैनामेक्स हंडीमेक्स अगले तीन वर्षों में अर्जित किए जाने के लिए अपेक्षित उत्पादकता 2009-10 28692 14233 स्तर भी प्रस्तुत किया जाए। कृपया दिखाएं कि बर्थ किराया आय के अनुमान में अगले तीन वर्षों में अर्जित किए जाने के लिए 2008-09 28025 22370 अपेक्षित औसत उत्पादकता पर विचार किया जाता है। 2007-08 28723 22820 औसत लदान-दर मी.ट. पीडस्यूडस्यूडी में पैनामैक्स हंडीमैक्स 5947 2009-10 शून्य 8471 2008-09 शून्य 2007-08 शून्य मोबाइल अनलोडरों की प्रभावोत्पादकता को तब तक महसूस नहीं किया जा सकता जब तक कि रैक्स की स्थिति में सुधार नहीं आ जाता। बर्ध किराया आय, बर्ध 6 ए के लिए 27500 एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अपेक्षित उत्पादकता सुधार को विशेष रूप से मी.ट. पीडब्ल्यू डब्ल्यूडी और बर्ध 5 ए के लिए रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर में सुधार और प्रस्तावित प्रहस्तन उपकरण के बदल जाने से कार्यों की रिक्तीकरण रवानगी प्रक्रिया में अपेक्षित 8000 मी. टी. पीडब्ल्यू डब्ल्यूडी की औसत सुधार को ध्यान में रखकर, अलग-अलग दिखाया जाए। उतराई दर पर विचार करते हुए परिगणित की गई है। टर्न अराउंड अनुपात लगभग 8 गुना बढ जाएगा और उसी को 2010-11 से 2012-13 तक की अवधि के लिए प्रोजैक्शनों में फैक्टर किया गया (घ) एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रचालित वर्ध संख्या 5 ए एवं 6 ए (घ) कोयले से इतर कार्गो की औसत उतराई कोयला कोक के अलावा कार्गो, जैसे चूना पत्थर, एच आर दर, कोयले की औसत उतराई दर से कम क्वायल/सिल्लियां इत्यादि भी प्रहस्तित करते हैं। प्रहस्तन दर, होगी। इसलिए, यदि विमिन्न कार्गो की उतराई प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गों की प्रकृति पर निर्भर करते हुए दर पर विचार किया जाए तो इष्टतम क्षमता बदलती रहेगी। इष्टतम क्षमता निर्धारण इस बिन्दु पर जोर दे घट जाएगी। सकता है। (इ) लाइसेंस एग्रीमेंट का अनुच्छेद 3.1 दिखाता है कि (ड़) लाइसैंस एग्रीमैंट के अनुसार उपलब्ध एसडब्ल्यूपीएल को टर्मिनल के निर्माण के लिए 60500 वर्गमीटर करवाए गए कुल क्षेत्रफल 100700 वर्गमीटर में का जल क्षेत्र और 40200 वर्ग मीटर का थल क्षेत्र आबंटित किए गए से 11700 वर्गमीटर बर्धों के निर्माण के लिए इस्तेमाल कर ली गई ह। लगभग 57000 थे। 33000 वर्गमीटर का कुल स्टेकिंग क्षेत्रफल, जो एसडब्ल्यूपीएल द्वारा विचार में लिया गया है, लाइसैंस एग्रीमैंट में अनुबंधित से मेल वर्गमीटर क्षेत्रफल सामुग्री प्रहस्तन प्रणाली, नहीं खाता। संदर्भित क्षेत्रफलों में मिन्नता के कारण स्पष्ट किए र्स्कर रिक्लेमर और बैगन लोडिंग, ट्रैक्स, सड़के, बंद आदि खड़े करने के लिए उपयोग जाएं । किए गए हैं। शेष बचा 32000 वर्ग मीटर कार्गो को रखने के लिए उपलब्ध है, जिसमें से केवल 30,000 वर्ग मीटर ही मशीनों के द्वारा भंडारण के लिए व्यावहारिक रूप से उपयोग में लाया जा सकता है। इसी के भीतर एसडब्ल्यूपीएल साफ मौसम में 14 मीटर ऊंचा तक भंडारण करता आ रहा है। (च) पिछले 3 वर्षों में प्राप्त की गई औसत (च) पिछले तीन वर्षों के दौरान एसडब्ल्यूपीएल 2007-08 से 2009-10 द्वारा अर्जित किया गया है दैनिक कार्गो रिक्तीकरण/रवानगी का दैनिक कार्गो रवानगी:-

	औसत और, इन-मोशन वैगन लोडिंग सिस्टम और इसके पूरक	वर्ष औसत दैनिक खानगी
į	उपकरण के साथ सिंगल रेल लाइन के प्रचालित हो जाने के बाद	2007-08 12488 利, c.
	अपेक्षित कार्गो-खानगी प्रस्तुत करें ।	2008-09 13210 मी. ट.
-		
1		2009-10 11722 मी. ट.
ŀ		इन - मोशन वैगन लोडिंग सिस्टम के साथ सिंगल लाइन के प्रचालन में आने के बाद
		औसतन, 16000 मी. ट. की रवानगी हासिल
		की जा सकती है दशर्ते रेलवे द्वारा औसतन 5
		रैंक्स उपलब्ध - करवाए जाएं।
•	(छ) भुर्गाव पत्तन न्यास में कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क	(छ) यह हमारे स्तर पंर हो गई टाइपिंग संबंधी
	निर्धारित करते समय 4.7 टन प्रति वर्गमीटर के भंडारण अवयव और	एक भूल/गलती है। एसडब्ल्यूपीएल 5 टन प्रति
	20 के वार्षिक र्टनओवर अनुपात पर एमओपीटी द्वारा सूचित की	वर्ग मीटर पर भंडारण कर सकता है और
	गई, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अर्जित परिमापकों, यथा 5 टन प्रति	लगभग 26 गुना का टर्न ओवर अनुपात अर्जित
	वर्गमीटर के मंडारण और 25.6 से 26.3 के टर्न ओवर की स्थिति के	किया जा सकता है। यह और अधिक बढ़
	आधार पर विचार किया गया था। उपरोक्त की तुलना में इष्टतम यार्डक्षमता की गणना में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अब विचार किया गया	सकता है बशर्ते रेलवे द्वारा पर्याप्त संख्या में रैक्स उपलब्ध करवाए जाएं।
	भंडारण अवयव व 5 टन प्रति वर्गमीटर और टर्नओवर अनुपात 18	रक्स अपलब्ध करवाए जाए।
	का है जो एमओपीटी द्वारा पहले बताई गई स्थिति से उल्लेखनीय	
	रूप से मिन्न है।	
	इष्टतम यार्डक्षमता गणना में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा विचार किए गए	
	परिमापकों का औचित्य सिद्ध करने के लिए वास्तविक भंडारण	जो विवरण प्रस्तुत किए बताए गए हैं, वे संलग्न
	अवयव और पिछले तीन वर्षों में प्रत्येक प्रमुख कार्गो समूह के लिए	नहीं है।
	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अब प्राप्त किए गए टर्नओवर प्रस्तुत किए	
	जाए।	
	(ज) एसडब्ल्यूपीएल उपरोक्त आब्जर्वेशन के प्रकाश में और प्रत्येक	(ज) यथार्थपरक यार्डक्षमता ४ मिलि. मी. ट.
	वर्ष के दौरान तैनात किए गए उपकरण/एसडब्ल्यूपीएल द्वारा	प्रति वर्ष पर विद्यार की गई है। यदि रैक्स
	प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश पर विचार करते हुए भी इष्टतम क्वे और	उपलब्ध हो जाते हैं तो क्षमता और भी सुघर
	यार्ड क्षमताओं की समीक्षा करे और उनमें संशोधन करें।	सकती है जैसाकि पिछले वर्षों के प्रदत्त
		आंकड़ों से देखा जा सकता है:-
		वर्ष एँकों की संख्या प्रहस्तित कार्गो
		2008-09 1392 4.63 ਸਿ. ਸੀਟਵ
		2009-10 1276 4.32
		मि.मीटर.
(5)	आय अनुमान	
	(i) एमओपीटी ने आब्जर्व किया है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा	(i) जैसाकि 3 (i) में ऊपर बताया गया है,
	अनुमानित कार्गो प्रहस्तन आय कम होती जा रही है जो मुख्यरूप से	यातायात प्रोजैक्शन यथार्थ परक है। इसके
ŀ	यातायात प्रोजैक्शानों को कम करते जाने के कारण है। आय	अलावा जैसाकि बर्थ सं. 7 और 11 कोयला
	अनुमान की समीक्षा की जाए और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए यातायात अनुमान की समीक्षा हेतु हमारे आब्जरवेशन की दृष्टि	कार्गों के लिए विकसित किए जा रहे हैं, रैंकों की उपलब्धता और ब्रेगान्जा घाट की क्षमता
	से उसे संशोधित किया जाए।	इसमें मुख्य भूमिका निभाएंगे।
	(ii) 2009-09 में वास्तव में अर्जित बर्थ किराया आय रू. 2887 लाख	(ii) बर्थ किराया आय, दर्ष 2009-10 में रू.
	से, अनुमानित रूप से वर्ष 2010-11 में रू. 1958 लाख (32 % कम )	2919 लाख से गिरकर वर्ष 2010 -11 में रू.
	और 2011-12 में रू. 2103 लाख (27% कम) होने वाली है। बर्थ	2109/- लाख रह जाने की प्रत्याशा/अपेक्षा है।
	किराया आय में अनुमानित गिरावट कार्गो यातायात /पोत यातायात	इसका कारण 2010-13 तक की अवधि के लिए
	में उतार-चढ़ाव के अनुरूप नहीं है। जैसांकि बर्थ किराया पोत के	प्रस्ताव में विचार की जा रही बढ़ती हुई
	जीआरटीके संदर्भ से लगाया जाता है, अब यदि टर्मिनल पर बड़े	उत्पादकता है। यद्यपि बर्थ किराया, पोत के

	आकार को पोतों के पहुंचने की भी संमावना हों तो भी आय उल्लेखनीय रूप से नहीं गिरेगी। इसलिए, बर्थ किराया आय में अनुमानित कमी का औधित्य बताया जाए।	जीआरटी के संदर्भ से लगाया जाता है, बर्ध किराया प्रभारों की गणना के लिए उन दिनों की औसत संख्या पर भी दिचार किया जाता है जो एक पोत बर्ध पर बिताता है।
	(iii) एसडब्ल्यूपीएल ने कहा है कि विनिमय दर 1 अमरीकी डालर = रू. 46.25 अपनाते हुए पोत से संबंधित आय को रूपये में बदला गया है। प्रस्तुत राजस्व गणना से ऐसा लगता है कि विचार की गई विनिमय दर 1 अमरीकी डालर = रू. 47.10 है। एसडब्ल्यूपीएल सत्यापन करे और आवश्यक हो तो प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ से बर्ध किराए से राजस्व अनुमान में आवश्यक संशोधन कर दे।	(iii) यहां भी टाइपिंग संबंधी गलती हो गई है और रूपये - डालर के बीच औसत परिवर्तन दर 1 अमरीकी डालर = रू. 46.25 ही पढ़ी जाए।
	(iv) (क) राजस्व अनुमान पर गणना की जांच करने पर देखा गया कि कोक के लिए डस्ट सप्रैसर से आय, एसडब्ल्यूपीएल के दरमान में प्रदत्त रू. 2.15 प्रतिटन के मुकाबले रू. 2.75 प्रतिटन अनुमानित की गई है। इसी प्रकार, बर्ध सं. 5 ए पर एचआरसी/एचआर सिल्लियों पर के लिए कार्गों प्रहस्तन आय दरमान में प्रदत्त रू. 159/- प्रति टन की तुलना में दरमान में प्रदत्त रू. 150/- प्रति टन पर अनुमानित की गई है।	(iv) (क) कोक के लिए घूल दबाने संबंधी प्रमार क. 2.15 प्रति टन के स्थान पर रू. 2.75 प्रति टन ही दिए हैं। यह कोक के लिए घूल दबाने पर होने वाले अधिक व्यय के कारण है, क्योंकि कोयले के घनत्व 0.8 की तुलना में कोक का घनत्व अपेक्षाकृत कम 0.6 होता है और यह अधिक स्थान घेरता है।
	(iv) (ख) फार्म 5 बी (i) में - कार्गो प्रहस्तन गतिविध्ये के लिए लागत विवरणी में पोत पोतघाट शुल्क और डस्टसप्रैशन से आय-अनुमान प्रस्ताविक प्रशुल्क में कम होता हुआ अनुमानित किया गया है जबिक इन प्रशुल्क मदों में कोई कमीश्रीगरावट प्रस्तावित नहीं है। इसके अलावा, कार्गो प्रहस्तन प्रभार में विचारधीन प्रत्येक वर्ष में 32% वृद्धि प्रस्तावित की गई थी जबिक कार्गो प्रहस्तन प्रभार से राजस्व 27% बढ़ने का अनुमान किया गया है।	(iv) (ख) पिछले वर्षों की तुलना में विद्याराधीन वर्षों के दौरान कार्गों - मिश्रण में परिवर्तन होने के कारण पोतघाट शुल्क और डस्ट-सप्रैशन आय में कमी अनुमानित है। स्टील कार्गों में वृद्धि हो रही है और स्टील कार्गों का अधिकांश तटीय है।
	(ग) पायी गई विसंगतियों के संदर्भ से आय अनुमान प्रशुल्क को ठीक किया जाए।	(ग) संशोधित प्रस्ताव में जहां कहीं आवश्यक हुआ है, शुद्धियां लगायी गई है।
	(V) (क) इस प्राधिकरण द्वारा निर्घारित दरें उच्चतम स्तर हैं। वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के दौरान एसडब्ल्यूपीएल ने यदि उच्चतम दरों पर किसी प्रकार की छूट दी हो तो वह दिखायी जाए, ऐसी छूट से पड़ने वाले राजस्व प्रभाव की मात्रा भी दर्शायी जाए।	(क) वर्ष 2007-08-, 2008-09 और 2009-10 के वार्षिक लेखा में सूचित वास्तविक आय प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त प्रशुल्क के उच्चतम स्तर पर वसूल किया गया राजस्व है।
	(ख) इस बात की पुष्टि की जाए कि 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के वार्षिक लेखाओं में सूचित की गई वास्तविक आय प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त प्रशुल्क के उच्चतम स्तर पर राजस्व वसूलियां हैं।	पुष्टि की जाती है कि 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के वार्षिक लेखा में सूचित वास्तविक आग्र प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त प्रशुक्क के उच्चतम स्तर पर वसूल किया गया राजस्व है।
(6)	प्रचालन लागत	
	(i) प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 के प्राक्धानों के अनुसार, व्यय प्रोजैक्शन भारत सरकार द्वारा घोषित सभी जिन्सों के लिए थोक मूल्य सूचकांक की वर्तमान हलचल के संबंध में मूल्यों के उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होना चाहिए। जैसािक हमारे पत्र सं. टीएएमपी/27/2005-विविध दिनांक 18 मई 2010 के माध्यम से सभी महापतान न्यासों/एसडब्ल्यूपीएल समेत निजी टर्मिनलों को सूचित किया गया	यही संशोधित प्रस्ताव की घारा 3.3 एवं 3.4 में विस्तार से समझाया गया है।

था कि वर्ष 2009-10 के लिए थो. मू. सू. में औसत हल निर्णित किए जाने वाले प्रशुक्क मामलों में व्यय प्रोजैक्शनों वे 3.76% वृद्धि अवयव पर विचार किया जाएगा। इसलिए, अनुमान में वार्षिक वृद्धि को वर्णित स्तर पर संशोधित किया ज	ह लिए लागत गए।
(ii) (क) प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम की लागत में, इस तथ्य पर करते हुए कि अनुमानित रूप से श्रमिकों की संख्या संदर्भित में 286 से घटकर 126 होने वाली है, वर्ष 2008-09 में कि 1492 लाख से वर्ष 2010-11 में रू. 1800 लाख तक वृति औषित्य बताइए।	अविघ श्रमिकों की संख्या 286 ही रखी गई है। ति रू.
(ख)एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत की गई विस्तृत गणना, वर्ष 09 के लिए घोषित वास्तविक प्रतिटन लागत के संदर्भ से वर्ष 11 में स्टेक यार्ड में ऑन बोर्ड स्टीवेडोरिंग लागत की यूनि और अन्य प्रहस्तन व्ययों में 33% से 37% की वृद्धि दर्शाती है के वर्षों के लिए स्टीवेडोरिंग की लागत और प्रहस्तन खर्चों व 5% वृद्धि अनुमानित है। इन सेवाओं की यूनिट लागत में अनु वृद्धि 3.76% के अनुमेय थो. मू. सू. से बाहर /आगे की बात है	2010- पिछले 3 वर्षों में उपमोक्ता मूल्य सूचकांक । दर उल्लेखनीय रूप से ऊपर जा चुका है और । बाद ठेकेदार उन दरों पर काम करने के लिए बिल्कुल भी तैयार नहीं हैं जहां उन्हें घाटा मानित उठाना पड़े।
(ग) एसडब्ट्यूपीएल ने बताया है कि प्रत्यक्ष श्रम द्वारा प्रदत्त र (स्टीवेडोरिंग, मशीनीकृत प्रहस्तन प्रणाली प्रचालन, मंडारण, को वैगनों में लादने के लिए) और अनुरक्षण श्रम (समस्त म प्रणाली के अनुरक्षण के लिए) को विमिन्न कार्गो प्रहस्तन ठेवे को आउट सोर्स कर दिया गया है। कृपया, प्रत्यक्ष श्रम अनुरक्षण श्रम लागत के अनुमान के औचित्य के लिए आउटर एजेन्सियों/एजेन्सी से किए गए करारों की प्रतियां प्रस्तुत करें ही, इसके साथ पुष्टि करें कि प्रासंगिक सेवा प्रदाताअ स्पर्धात्मक बोली का अनुपालन करके ही लगाया गया है और में पर्याप्त दूरी बनायी रखी गई है।	कार्गों स्पर्धात्मक बोली का अनुसरण करके कामपर शीनरी लग्रदा गया है और संबंधों में पर्याप्त दूरी रखी गई है। और संबंधों में प्रश्निक 31 सिर्मंग अगस्त 2010 के माध्यम से, जेएसडब्ल्यू साथ इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमि (जेएमडब्ल्यूआईपीएल) को दिए गए प्रचालन और अनरक्षण करार की पति
(iii) वर्ष 2010 -11 में बिजली और ईंधन की यूनिट खपत वर्ष 2 09 में सूचित वास्तिवक खपत से क्रमश 35% और 25% बढ़ अनुमान है। बाद के वर्षों के लिए प्रतिटन बिजली और ईंध खपत को 2008-09 के स्तर पर बरकरार रखा गया है। केवर 2010-11 में ही बिजली और इंधन की खपत में इतना अधिक होने का कारण स्पष्ट किया जाए।	ने का वह रैक्स की उपलब्धता के बारे में अनिश्चितता न की के कारण और मशीनरी के पुराना होने के न वर्ष कारण बढ़ती है। एक बार नया उपकरण
(iv) (क) पानी की खपत में 625% वृद्धि (यथा, वर्ष 2008- कार्गों के प्रतिटन पर कथित 0.004 लिटर से वर्ष 2010-11 2012-13 के वर्षों में कार्गों के प्रतिटन पर 0.01 लीटर) अनुम् करने के कारण स्पष्ट किए जाए।	से के प्रतिटन पर 0.07 किलो लिटर संशोधित कर
(ख) पानी की औसत यूनिट लागत वर्ष 2008-09 में रू. 4 प्रतिलिटर से बढ़कर 100.80 प्रतिलिटर होने का अनुमान 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए लागत विवरणी में	है। प्रस्ताव में 2010-11 की अवधि के लिए रू.

की लागत का अनुमान, वर्ष 2008-09 के लिए बतायी गई वास्तिवक लागत की तुलना में दोगुना पाया गया है। पानी की खरीद/प्राप्ति के लिए यूनिट दर में इतने अधिक अंतर का औचित्य बताया जाए और दस्तावेजी साक्ष्यों के साथ उसकी पुष्टि की जाए। (v) (क) वार्षिक लेखा में वर्ष 2007-08 में बतायी गयी वास्तिवक मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत रू. 261.55लाख है जबकि लागत	(ग) बाद में, एसडब्ल्यूपीएल ने दिनांक 1 सितंबर 2010 के अपने पत्र के माध्यम से, निजी पक्षकारों द्वारा प्रस्तुत बिलों की प्रतियां प्रस्तुत की जो दर्शाती हैं कि दर लगभग रू. 100/- प्रति टन है।  (क) यह अंतर वार्षिक लेखा में लेखाशीर्षों को विभन्न समूहों में बांघने के कारण है। कुल
विवरणी में रू. 302 लाख पर विचार किया गया है। ऐसा ही अंतर, वर्ष 2008-09 के लिए लागत विवरणी में विचार किए गए आंकड़ों मे भी देखा गया है। इस अंतर के लिए कारण बताए जाएं।	मिलाकर लागत वही रहतीहै।
(ख) वार्षिक लेखा में वर्ष 2008-09 में सूचित की गई मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत रू. 413.02 लाख में ठीक इससे पिछले वर्ष मरम्मत की मद में वास्तव में खर्च किए गए रू. 261.55 लाख की तुलना में आए उछाल का औचित्य बताएं। इसकी पुष्टि करें और दिखाएं कि 2008-09 तथा 2009-10 की पिछली अवधि में खर्च की गई, यदि वास्तव में खर्च की गई है तो एक मुश्त बड़ी मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए इस मद की लागत का अनुमान लगाते समय विचार नहीं किया गया है।	(ख) रू. 413.02 लाख, वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत है।
(ग) एसडब्ल्यूपीएल ने बताया है कि मरम्मत और अनुरक्षण लागत सिविल परिसंपत्तियों के लिए 1.5% पर और मैकिनकल परिसंपत्तियों पर 3% पर अनुमानित की गई है, जैसीकि आरंमिक प्रशुक्क निर्धारण में अनुमोदित की गई थी। आरंमिक प्रशुक्क निर्धारण के दौरान कोई भी वास्तविक उपलब्ध न होने के कारण कथित प्रतिशतताएं अपनायी गई थीं। यहां तक कि पिछले प्रशुक्क संशोधन में मरम्मत और अनुरक्षण लागत, ठीक पिछले वर्ष में सूचित की गई वास्तविक के आधार पर विचार की गई थी। वर्ष 2010-11 के पहले 3 माह (अप्रैल से जून) के वास्तविकों के संदर्भ से (इसमें शामिल एक मुश्त व्यय को छोड़कर) औदित्य सिद्ध किया जाए। प्रत्येक वर्ष में सकल खंड के प्रति प्रस्तावित नई अमिवृद्धियों पर अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत भी दशायीं जाए। इस बात की भी पुष्टि करें कि नई अमिवृद्धियों पर मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाते समय यह ध्यान में रखा गया है कि सकल खंड में नई अमिवृद्धियां सामान्यतया, आरंभिक अविध में वारंटी/गारंटी से कवर होती है।	(ग) जैसे- जैसे परिसंपत्तियां पुरानी होती जाती है, यह प्रत्याशित है कि दोनों परिसंपत्ति, सिविल एवं मैकेनिकल की मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत पर्याप्त रूप से बढ़ जाएगी। किन्तु एसडब्ल्यूपीएल उस पर 1.5% सिविल परिसंपत्ति के लिए और मैकेनिकल परिसंपत्ति के लिए और मैकेनिकल परिसंपत्ति के लिए और परिसंपत्ति के लिए 3% पर विचार कर रहा है। जैसे-जैसे समय बीतता जाता है और उपकरण पुराना पड़ता जाता है, उसका उत्पादकता स्तर बनाए रखने और उसके दीर्घ जीवन के लिए मरम्मत और अनुरक्षण खर्च तो अवश्यमेव बढ़ने वाले हैं। वर्ष 2011-12 के उत्तरार्घ में संयंत्र और मशीनरी में नई अभिवृद्धियां होने वाली हैं। इसलिए, मरम्मत और अनुरक्षण लागत के प्रोजैक्शन उचित ही हैं।
(घ) वर्ष 2011-12 में मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत रू. 487/- लाख अनुमानित की गई है और वर्ष 2012-13 में यह बढ़कर रू. 722 लाख, अनुमानित की गई है। वर्ष 2012-13 में अनुमानित 48% वृद्धि का औचित्य बताएं। अनुमानों के समर्थन में विस्तृत गणना भी प्रस्तुत करें।	ये प्रोजैक्शन, मरम्मत और अनुरक्षण लागत के आघार मूल्य न्यूनतम, सिविल परिसंपत्ति सकल खंड के 1.5% और मैकेनिकल परिसंपत्ति के 3% पर आधारित है।
 (vi) (क) पिछले प्रशुक्क संशोधन के समय यह बताया गया था कि एमओपीटी द्वारा किए जाने वाले निकर्षण की मात्रा को लेकर एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी के बीच कुछ विवाद है। विवाद का निपटारा शेष रहने के कारण अनुरक्षण निकर्षण लागत प्रशुक्क निर्धारण में स्वीकार की गई थी जो उपयुक्त वार्षिक वृद्धि के साथ	(क) वर्ष 2010-11 में रू. 1.46 करोड़ की अनुरक्षण निकर्षण लागत पर मई 2010 में एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत वास्तविक बिल के आधार पर संशोधित प्रस्ताव में विचार किया

	एमओपीटी द्वारा एसडब्ल्यूपीएल को प्रस्तुत किए गए बिलों पर आधारित है। इस संदर्भ में, अनुरक्षण निकर्षण लागत का औचित्य बताइए जो वर्ष 2008-09 में बताई गई रू. 36.53 लाख का दो गुना करके वर्ष 2010-11 में रू. 76 लाख, लगभग दो गुना अनुमानित की गई है।	गया है ।
	(ख) वर्ष 2010-11 के लिए रू. 190.44 प्रति घन मीटर की यूनिट दर अपनाने के आधार और बाद के वर्षों में 5.8% की वार्षिक वृद्धि अपनाने के आधार का औचित्य सिद्ध करने और निकर्षण कंपनी के साथ किए गए योग्य करार का दस्तावेजी सबूत प्रस्तुत किए जाने की आवश्यकता है।	(ख) अनुरक्षण निकर्षण की यूनिट दर, वर्ष 2009-10 में रू. 741- प्रति घ. मी. की तुलना में वर्ष 2010 -11 के लिए रू. 122.63 प्रति. घ. मी. संशोधित कर दी गई है। यह एमओपीटी के वास्तविक बिल पर आधारित है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए 5% की वृद्धि पर विचार किया गया है। सभी निकर्षण खर्चों की प्रतिपूर्ति, बिलों के आधार पर एमओपीटी को की गई है और एसडब्द्यूपीएल ने किसी भी निकर्षण कंपनी के साथ सीधे-सीघे कोई अनुबंध नहीं किया है।
	(ग) यदि यह व्यय, अनुरक्षण निकर्षण की मद में एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए/किए जाने वाले बिलों के संदर्भ में है तो वर्ष 2008- 09 और 2009-10 के लिए विचार किए गए वास्तविकों को बल प्रदान करने के लिए उन बिलों की प्रतियां/प्रति प्रस्तुत की जाए।	(ग) एमओपीटी द्वारा भेजे गए बिलों तथा निकर्षण बिल के भुगतान की रसीदों की एक- एक प्रति प्रस्तुत है।
(7)	पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान प्राधिकरण ने कहा था कि न्यूनतम गारंटीड मालढुलाई का लक्ष्य प्राप्त न कर पाने के कारण देय राजस्व भाग को मान्यता नहीं दी जाएगी और इस प्रकार एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत अनुमानित यातायात प्रोजैक्शन पर लगने वाला राजस्व भाग 2005 के प्रशुल्क मागदर्शियों के अनुसार प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन से दूसरी न्यूनतम बोली के रूप में स्वीकृत आधार के रूप में लिया गया था। एसडब्ल्यूपीएल को सलाह दी जाती है कि वह पिछले प्रशुल्क आदेश में प्राधिकरण के निर्णय के अनुरूप 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए लागत विवरणी में विचार किए गए राजस्व भाग के अनुमान को संशोधित कर ले।	प्राधिकरण के निर्णय के अनुरूप रायल्टी पर विचार किया गया है।
(8)	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी के साथ निष्पादित लीगल एग्रीमैंट का अनुच्छेद 7.3.4.2 प्रत्येक वर्ष लाइसेंस शुल्क में 5% की वृद्धि अनुबंधित करता है। इसके मुकाबले, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2009-10 और वर्ष 2008-09 के किराए 2008-09 के लिए सूचित किए गए वास्तविक पट्टेवारी प्रदान किया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पट्टा किरायों के अनुमोदन के लिए सूचित किए गए वास्तविक पट्टेवारी किरायों के संदर्भ से लगभग 46% से 54% वृद्धि दर्शात है। जैसाकि मार्च 2004 में मंत्रालय द्वारा घोषित महापत्तनों का भूमि एवं जल प्रबंधन पर मार्गदर्शियों का अनुसरण करते हुए एमओपीटीने पट्टे किरायों के संशोधन के लिए कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है, इस प्राधिकरण ने भुगाव पत्तन न्यास के संपदा किरायों में कोई - वृद्धि अनुमोदित नहीं की है। इस संदर्भ में तसदीक करें कि 2009-10 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए पट्टे किरायों का अनुमान लीज एग्रीमैंट के अनुरूप है।	वर्ष 2009-10 के लिए लाइसेंस शुल्क एमओपीटी के बिल और विभिन्न पत्राचारों के आधार पर अदा किया गया है जिनमें एमओपीटी ने पुष्टि की है कि प्राधिकरण ने रू. 292/- प्रति 10 वर्गमीटर की दर को विधिवत अनुमोदन प्रदान किया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पट्टा किरायों के अनुमोदन के लिए उसी पर विचार किया गया है। प्राधिकरण को संबंधित दिनांक 02.08.2010 के अपने पत्र द्वारा एमओपीटी ने भी इसकी पुष्टि कर दी है।

(9)	(i) वर्ष 2008-09 के लिए वार्षिक लेखा में सूचित किया गया बीमा	(i) प्रस्तुत किए गए संशोधित प्रस्ताव में यह अंतर ठीक कर लिया गया है।
	प्रीमियम रू. 132 लाख है जबिक एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लागत विकरणी में इस मद में विचार की गई राशि रू. 139/- लाख है। वार्षिक लेखा में सूचित किए तथा, लागत विवरणी में विचार किए गए आंकडों में अंतर का कारण स्पष्ट किया जाए।	
	(ii) लागत विवरणी में विचार किए गए बीमा (प्रीमियम) के आंकड़ों का औदित्य सिद्धि करने के लिए वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान ली गई बीमा पालिसियों (सुरक्षाओं) की प्रतियां प्रस्तुत करें।	1 जुलाई 2010 से 30 जून 2011 तक की अवधि के लिए बीमा की प्रतियां प्रस्तुत हैं जो दिखाती हैं कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा रू. 1.44 करोड़ के प्रीमियम का भुगतान किया गया है।
(10)	वर्ष 2010-11 के लिए अन्य व्ययों में 21% की वृद्धि का औषित्य बताया जाए क्योंकि यह 3.76 % थोक मूल्य सूचकांक से बहुत आगे/अधिक है। प्रबंधन एवं सामान्य उपिरव्यय अनुमानित करने के लिए वार्षिक वृद्धि भी, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अपनायी गई 5.8% की तुलना में 3.76% विचार की जाए।	वर्ष 2010-11 में अन्य व्ययों पर, 2009-10 की अविध में किए गए खर्चों के बराबर पर विचार किया गया है। प्रबंधन और सामान्य उपिरव्यय में वार्षिक वृद्धि वार्षिक कर्मचारी लागत संशोधनों पर आधारित है जो थो मू सू से बहुत अधिक है। इसके अलावा, सभी अन्य सामान्य उपिरव्ययों पर व्यय थो. मू सू से बहुत ज्यादा है।
(11)	प्रस्ताव कहता है कि मूल्यहास की गणना कंपनी अधिनियम 1956 में वर्णित दरों के अनुसार ही, की गई है और लाइसँस एग्रीमैंट के प्राक्यानों के अनुसार की गई है। प्रशुक्क मार्गदर्शियों की धारा 2.7.1 के अनुसार मूल्य ह्यास की गणना सरल रेखा विधि के आधार पर, कंपनी अधिनियम अथवा रियायती करार में प्रदत्त जीवन मानकों पर इनमें से जो भी अधिक हो आधारित की जानी है। कृपया पुष्टि करें कि मूल्य ह्यास की गणना प्रशुक्क मार्गदर्शियों के अनुसार की गई है।	मूल्य ह्यास की गणना प्रशुक्क मार्गदर्शियों के अनुसार ही की गई है।
(12)	कुछ साझा खर्चों, जैसे कार्गों प्रहस्तन गतिविधि और पोत संबंधी गतिविधि-के बीच प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय, पट्टा किराए, बीमा, प्राथमिक व्यय और बट्टे खाते डाला गया अपफ्रंटशुल्क इत्यादि के आबंटन का आधार स्पष्ट किया जाए।	कुछ साझा खर्चों का आबंटन कुल आय में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और पोत संबंधी गतिविधि के अलग -अलग अनुपात के आधार पर किया गया है।
(13)	जैसाकि पहले बताया गया है कि एसडब्ल्यूपीएल को सभी व्यय मदों को 2009-10 के लिए वास्तविकों के संदर्भ से अद्यतन करने और प्रचलित थोक मूल्य सूचकांक लागू करत हुए तथा प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार यातायात वृद्धि के लिए समायोजित करते हुए बाद के वर्षों के लिए अनुमानों को समुचित रूप से संशोधित करने की सलाह दी है।	
(14)	प्रोजैक्ट अवधि के अंत में एसडब्ल्यूपीएल को मिलने वाली जमानत राशि की धन वापसी खाते में जमा करने की प्रक्रिया को वर्षों में विभाजित करने (वार्षिक किश्तों में बांटने के लिए) एसडब्ल्यूपीएल द्वारा विचार किया गया डिस्काउन्टिंग फैक्टर दर्शाया जाए। डिस्काउन्टिंग फैक्टर ऋण की प्रचलित लागत पर विचार किया जाए।	सहमत हैं किंतु एसडब्ल्यूपीएल ने 2% कें डिस्काउन्टिंग फैक्टर पर विचार कर लिया है।
(15)	नियोजित पूंजी	
	(i) चूंकि वर्ष 2009-10 पहले ही समाप्त हो चुका है सकल खंड में	वर्ष 2009-10 के लिए सकल खंड में वास्तविक

प्रस्तावित अमिवृद्धियां, मूल्य ह्यास और अन्य संबंधित मर्दे, अमिवृद्धियां और मूल्य ह्यास संशोधित प्रस्ताव वास्तविकों के संदर्भ से संशोधित की जाए। पिछले तीन महिनों में जहां कहीं आवश्यक हुआ परिवर्तित कर दिए (यथा, अप्रैल 2010 से जून 2010 तक ) सकल खंड में अमिवृद्धियां गए हैं। इसके अलावा दिनांक 31 अगस्त 2010 भी प्रस्तुत की जाएं। के पत्र के माध्यम से संशोधित नियोजित पूंजी भी प्रस्तुत कर दी गई है जिसमें कहा गया है कि उपरोक्त आंकड़े वार्षिक लेखा के आंकड़ों से मेल खाते हैं। (ii) कृपया 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के दौरान सकल निम्नलिखित ब्यौरे प्रस्तुत किए गए हैं:-खंड में प्रस्तावित अभिवृद्धियों का विस्तृत ब्यौरा वर्ष वार प्रस्तृत प्रस्तावित कैपेक्स करें। 2010-11 करोड़ो में भंडार एवं उपकेंद्र ₹5. 0.75 सिलो ₹. 7.50 पश्चिमी बंध कोमजबूत ₹ 0.35 करना रेल-लाइग ₹. 0.20 एमएचएस को बीमा ₹5. 3.50 स्पेयर्स कन्वेयर लिंकिंग सिलो ₹5. 1.55 घूल दबाव प्रणाली ₹5. 0.375 कम्प्यूटर्स रू. 0.025 फर्नीचर एवं फिक्सवर्स ₹5. 0.015 ₹5, 14.27 2011-12 रेल लाइन रू. 2.00 रिक्लेमर रू. 3000 मोबाइल अनलोडर्स ₹5. 48.00 कन्वेयर लिंकिंग सिलों ₹. 1.35 बिजली की वस्तुएं ₹. 0.47 कम्प्यूटर्स क्त. 0.015 ∙ फर्नीचर एवं फिक्सचर्स ₹5. 0.015 सिलो रू. 13.00 ₹5. 67.85 2012-13 रिक्लेमर रू. 12.00 कम्प्यूटर्स ₹5.0.025 फर्नीचर एवं फिक्सचर्स रू. 0.015 ₹5. 12.04 (iii) अनुमानित रूप से सकल खंड में वर्ष 2010-11 में रू. 10.77 एसडब्ल्यूपीएल, एमओपीटी के साथ एक करोड़ की, 2011-12 में रू. 67.85 करोड़ की और 2012-13 में रू. समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर करने की तैयारी

12.01 करोड़ की अभिवृद्धियों के समर्थन में जारी किए गए वर्क आर्डर्स/बजटरी कोटेशनों इ. की प्रतियां प्रस्तुत करें। प्रस्ताव के पैरा 2.3 में प्रदर्शित परिसंपत्तियों में से प्रत्येक के लिए वर्ष 2010 -11 से 2012-13 तक में सकलखंड में प्रस्तावित अभिवृद्धियों का वर्तमान स्तर्यकी वर्तमान स्थिति भी प्रस्तुत की जाए।	में है जिसके माध्यम से एमओपीटी इन्मोशन वैगन लोडिंग सिस्टम संस्थापित करने की अनुमति प्रदान करेगा। इन्मोशन वैगनलोडिंग सिस्टम की संस्थापना के साथ -साथ सिंगल लाइन और कन्टिन्युअस शिप लोडर्स की संस्थापना का कार्य वर्ष 2011-12 के उत्तरार्ध तक पूरा हो जाएगा।
(iv) दो एचएमसी परिसंसियों की बिक्री से प्राप्त होने वाले बिक्री मूल्य का प्रमाव लागत-विवरणी में स्वीकार किया/दशायीं जाए।	दो एचएमसी परिसंपत्तियों का बिक्री मूल्य, 2010-11 से 2012-13 की अवधि के दौरान पूंजीगत व्यय में से कम कर दिया गया है जैसाकि संशोधित प्रस्ताव की घारा 4 में वर्णन किया गया है।
(v) इस बात की पुष्टि की जाए कि प्रत्येक वर्ष में समस्त प्रस्तावित व्यय उसी वर्ष की लेखा बहियों में कैपिटलाइज किया जाएगा और इसके साथ ही इतनी राशि या मूल्य की परिसंपत्ति उसी वर्ष प्रचालन के लिए मीतिक रूप से (व्यावहारिक रूप से) उपलब्ध करवायी जाएगी। इस संबंध में यह ध्यान में रखा जाए कि प्रगतिशील पूंजीगत कार्य को उस पर प्रतिलाम अनुमत करने के लिए नियोजित पूंजी के रूप में गिना नहीं जाता है।	सभी परिसंपत्तियां उपयोग के लिए एक बार उपलब्ध हो जाने के बाद स्वतः कैपिटलाइज हो जाएंगी। (पूंजी में बदल जाएंगी) यह लेखाकरण के मानकों के अनुसार है।
(vi) वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के दौरान प्रस्तावित निवेश के संदर्भ से कृपया, क्षमता में अभिवृद्धि, अतिरिक्त यातायातां कारोबार, यूनिट प्रचालन लागत में कमी या प्रचालनीय दक्षता में किसी सुधार के रूप में निवेश का प्रभाव प्रदर्शित करें।	2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों में प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश से स्टोरेज स्पेस टर्न अराउंड्स की संख्या बढ जाएगी। जिसके वर्तमान 26 से बढड़कर 34 बार हो जाने की संभावना है।
(vii) सूचना प्रौद्योगिकी, फर्नीचर एंड फिक्सचर्स, भवन, इत्यादि से संबंधित परिसंपितयों का सकल खंड, जो टिर्मिनल पर सेवाएं प्रदान करने के लिए साझा परिसंपित जान पड़ते हैं, पूरी तरह से अमग्र रूप से कार्गो प्रहस्तन गतिविधि को आवंटित किया गया है। एसडब्ल्यूपीएल टिर्मिनल की साझा और सामान्य परिसमित्तयां समुचित आधार पर कार्गो प्रहस्तन और बर्ध किराया सेवा दोनों को आवंटित करने पर विचार करें।	संशोधित प्रस्ताय में इसी प्रकार से आंबटन किया गया है।
(viii) पिछले प्रशुक्क संशोधन में, उत्लेख किए जाने पर प्राथमिक व्यय परिसंपत्तियों के सकल खंड में से बाहर रखा गया था और प्रोजैक्ट की शेष अवधि में फैला दिया गया था, प्रतिलाम प्राथमिक खर्च के अन्अमॉर्टाइज्ड भाग पर अनुमत किया गया था। (देखें दिसंबर 2006 के प्रशुक्क आदेश का पैरा 11 (x), वर्तमान प्रशुक्क संशोधन कावायद में एसडब्ल्यूपीएल ने प्राथमिक खर्चों को लागत विवरणी में अलग से बट्टे खाते डाला दिखाया है उसने परिसंपत्तियों के सकलखंड/शुद्ध खंड और मूल्य ह्यास में आवश्यक समायोजन नहीं किया है।	2010-11 से 2012-13 की अवधि के लिए मूल्य हास रू. 69000/- कम किया जा सकता है।
एसडब्ल्यूपीएल ने पुनः अनुरोध किया जाता है कि वह परिसम्पत्तियों के सकल खंड से प्राथमिक खर्चों को बाहर कर दे और इस बारे में एक अलग प्रविष्टि दिखाए। साथ ही, वर्ष 2007-08 से और 2009 - 10 के लिए लेखा बहियों के अनुसार सकलखंड मूल्य ह्यास और	

	द्ध खंड का लागत विवरणी में तदनुरूप आंकड़ों से मिलान करे।	
20	007-08 से 2009-10 तक की बीती अवधि के लिए और 2010-11	
से	2012-13 तक की भावी अवधि में से प्रत्येक के अलग - अलग	
वर्ष	र्वं के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में दिए गए व्यवहार का	
अन्	नुसरण करते हुए अन्अमॉर्टाइज्ड प्राथमिक व्यय पर प्रतिलाभ पर	
वि	चार किया जाए।	
	ে (क) प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.9 कार्यकारी पूंजी के	(क) दो महिने की सकल आय पर देनदारों पर
1	नुमानन के लिए दो महिनों की संपदा आय और रेलवे टर्मिनल	विचार किया गया है।
	भारों पर विविध ऋणदाताओं के लिए मानदंड अनुबंधित करती है।	
दो	मिहनों के कुल राजस्व पर विविध ऋणदाताओं (कर्जदारों) का	
अ	नुमानन मार्ग दर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार/अनुरूप नहीं	
है	1	
चे	न्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड में लिए गए निर्णय के आधार पर	
प्रा	धिकरण ने 30 सितंबर 2008 को 2005 के मार्गदर्शियों में	
सं	शोधन/सुधार घोषित करते हुए एक आदेश पारित किया है जो	
अग	न्य बातों के साथ विविध देनदारों के भाग के रूप में लिए जाने के	
िलि	<b>गए लाइसैंस एग्रीमैंट</b> की अनुबंधीय अनिवार्यताओं से पैदा होने	
	ली कुछ मदों पर आउट फ्लो (व्यय) की अनुमति देता है।	
ल	ाइसैंस एग्रीमैंट के अनुच्छेद 7.3.4.2 के अनुसार एसडब्ल्यूपीएल :	
से	अपेक्षा है कि वह, उसे आबंटित की गई अग्रिम रूप से पट्टेदारी	
वि	<b>रुराये का भुगतान करे। चूंकि अग्रिम</b> भुगतान, अलग-अलग महिने	
के	लिए देय किराए के समक्ष समायोजित हो जाएगा और वर्ष के	
अं	त में समस्त अग्रिम समायोजित हो जाएगा, दिनांक 30 सितंबर	
20	008 के सीसीटीएल आदेश में अपनाए दृष्टिकोण के अनुरूप	
क	गर्यकारी पूंजी की गणना के लिए 2010-11 से 2012-13 तक	
प्रत	त्येक वर्ष के लिए कार्यकारी पूंजी के भाग के रूप में पूर्व - भुगतान	
के	5 50% पर विचार किया जाए l	
(र	व) प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.9 अन्य मदों के लिए प्रदत्त	(ख) संशोधित प्रस्ताव में मार्गदर्शियों के
	ानदंडों के अलावा, कार्यकारी पूंजी की गणना में इन्वेंटरी के	अनुसार ठीक कर दिया गया है। (फार्म 4ए)
1 1	नुमान के लिए मानदंड प्रदान करती है। 2008-09 और 2009-10	·
1	वर्षों के लिए वर्षिक लेखा में सूचित इन्वेंटरी के इतिशेष	
1 1	लोजिंग बैलेंस) के स्तर पर विचार की गई इन्वेंटरी मार्गदर्शियों	
1 1	प्रदत्त मानदंडों के अनुसार नहीं है।	
(ग	<ol> <li>2007-08 और 2008-09 के वार्षिक लेखा में क्रमश: रू.</li> </ol>	(ग) संशोधित प्रस्ताव में फार्म 4 ए में दिखाया
1 1 '	37.802 लाख और रू. 4.60.43 लाख पर सूचित स्टोर्स और	गया है।
	रेयर्स की खपत का पूंजीगत स्पेयर्स, अन्य इन्वेंटरी ईंघन तथा,	
1 1	स्टमाइज्ड स्पेयर्स में दो भागों में विभाजन प्रस्तुत करें और	
	छली अवधि के साथ-साथ भावी अवधि के लिए मार्गदर्शियों में	
1 1	दत्त मानदंडों का अनुसरण करते हुए कार्यकारी पूंजी में अनुमेय	
1 1	न्वेंटरी को सुधारिए।	
(E	व) कार्यकारी पूंजी गणना में विचार किए गए ऋण और अग्रिम	(घ) संशोधित प्रस्ताव में ऋण और अग्रिम फार्म
	र्गदर्शियों में प्रदत्त मानदड़ों के अनुसार नहीं है। वर्ष 2007-08	4 बी में, विद्युत बोर्ड और पत्तन न्यास के पास
	र 2008-09 के लिए फार्म 4 वी में विचार की गई वर्तमान देनदारी	जमानत जमा के आधार पर ही दिखाए गए हैं।
	भिन्न वर्षों के लिए वार्षिक लेखा में सूचित आंकड़ों से मेल नहीं	संशोधित प्रस्ताव में, कार्यकारी पूंजी में अन्तर
1 1	गती, वर्तमान देनदारियां 2008-09 में रू. 644 लाख से 2009-10	

	में रू. 332 लाख और 2010-11 में रू. 355 लाख नीचे लाने के कारण बताए जाएं।	ठीक कर दिया गया है।
(16)	फार्म 3 ए में क्रम सं. (xvii) में परिगणित विगत अधिशेष के समायोजन के बाद शुद्ध अधिशेष/घाटा में अंकगणित संबंधी त्रुटि है। विगत अधिशेष के समायोजन के बाद प्रतिकूल प्रमाव की बजाय घाटा बढ़ा दिया गया है। कार्गों प्रहस्तन गतिविधि और बर्ध किराये पर देने संबंधी गतिविधि [फार्म 5 (बी) (i) और 5 (सी) (i)] में भी ऐसी ही गलती देखी गई है। लागत विवरणी को ठीक किया जाए।	संशोधित प्रस्ताव में यह गलती सुधार दी गई है।
(17)	वास्तविकों एवं अनुमानों की तुलना (फार्म 7)	
	(i) इस फार्म में 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए अनुमानित प्रचालन आय को वास्तविकों के साथ समतुल्यों की तुलना के लिए 29 दिसंबर 2006 के पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमत प्रशुल्क वृद्धि के लिए समायोजित किए जाने की आवश्यकता है।	यद्यपि एसडब्ल्यूपीएल इसे अलग से प्रस्तुत करने के लिए सहमत था, यह सूधना पेश नहीं की गई है।
	(ii) फार्म 7 में वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए लागत विवरणी में विचार की गई वास्तविक अन्य आय, वार्षिक लेखा में वर्णित अन्य आय से मेल नहीं खाती। लागत विवरणी को 2009-10 के वास्तविकों से अद्यतन करने के बाद 2007-08 से 2009-10 के वर्षों के लिए वार्षिक लेखा में दिए आंकड़ों और लागत विवरणी के आंकड़ों में अन्तर के लिए कृपया एक समाधान विवरणी प्रस्तुत करें।	समध्यान विवरणी प्रस्तुत हैं ।
	(iii) वर्ष 2007-08 के लिए उपकरण प्रचालन लागत का अनुमान पिछले प्रशुक्क आदेश में विचार किए गए अनुमानों के अनुसार नहीं है। इसके अलावा, 2007-08 से 2009-10 तक सभी वर्षों के लिए पिछले प्रशुक्क आदेश में विचार किए गए आंकड़ों से प्राथमिक व्यय बहेखाते डालना मेल नहीं खाता। इन अनुमानों को पिछले प्रशुक्क आदेश के अनुसार तैयार कर रखा जाए।	
	(iv) नियोजित पूंजी की गणना और 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए वास्तविकों पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम पर पिछले प्रशुक्क आदेश में अनुसरित दृष्टि कोण का अनुपालन करके विचार किया जाए। कृपया इस बारे में विस्तृत गणना प्रस्तुत करें।	
(18)	विधिवत भरा गया फार्म 6 - उत्पादकता सुधार पर दक्षता का विश्लेषण और फॉर्म 8 राजस्व भाग/रायल्टी का ब्यौरा प्रस्तुत किए जाए क्योंकि ये दोनों मूल प्रस्ताव के साथ नहीं मेजे गए थे।	यद्यपि एसडब्ल्यूपीएल ने कहा है कि मांगी गई सूचनाएं प्रदान की जाएंगी किन्तु वे उपलब्ध नहीं करवायी गई है।
(19)	मुर्गाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) ने अपने पत्र सं. एफए/कॉस्ट/112/2010/05 दिनांक 20 अप्रैल 2010 ( जो हमारे सम संख्याक पत्र दिनांक 23 अप्रैल 2010 के द्वारा एसडब्ल्यूपीएल को भेजा गया था) के द्वारा कहा था कि एसडब्ल्यूपीएल ने पोत की मशीनादि का उपयोग करके कार्गों के प्रहस्तन के लिए वसूल किए गए कार्गों प्रहस्तनक्षम डॉक (सीएचएलडी) लेवी पर विवाद खड़ा किया है और साथ ही एसडब्ल्यूपीएल पोत को सीएचएलडी लेवी का भुगतान करता है। स्पष्ट करें, एसडब्ल्यूपीएल में शिप के मशीनादि उपयोग करके कार्गों प्रहस्तन के लिए क्या व्यवस्था है।	हमारे पत्र दिनांक 29-07-2010 के माध्यम से इसे विस्तार से समझाया गया है।

7

	साथ ही स्पष्ट करें कि विवाद का मामला क्या है और इस मद पर 2007-08 से 2009-10 तक की पिछली अवधि तथा भावी अवधि के लिए कैसे विचार किया गया है।	
ख	दरमान	
(1)	इस स्थ्य के प्रकाश में कि समूचे टर्मिनल के लिए लागत विवरणी 16% का घाटा दिखाती है और कार्गो प्रहस्तन गतिविध 19% का घाटा दर्शाती है। अंक गणितीय त्रुटि को दूर करने के बाद कार्गो प्रहस्तन प्रमार में 32% की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताइए।	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में अब भी आर ओसीई पर 2% की कभी रह जाती है। जैसाकि संशोधित प्रस्ताव में 32% की प्रस्तावित वृद्धि के बाद भी देखा जा सकता है।
(2)	पिछले प्रशुक्क निर्धारण के समय कंपनी के नाम में परिवर्तन सें संबंधित कोई मुद्दा था तथा एमओपीटी और एसडब्स्यूपीएल ने मुद्दा सुलझाने पर सहमति जताई थी। इस संबंध में कृपया पुष्टि करें कि लाइसेंस धारक कंपनी के नाम में परिवर्तन का मुद्दा सुलझा लिया गया है या नहीं और इस विषय में समर्थक दस्तावेज भी दें।	एमओपीटी द्वारा की गई पुष्टि के अनुसार और दिनांक 02.08.2010 के उनके पत्र के द्वारा भी, एमओपीटी के साथ यह मुद्दा बंद माना जाता है।
(3)	पोतघाटशुल्क की एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित परिभाषा सामान्य सी परिभाषा है कथित और प्रशुल्क मद में समहित सभी सेवाओं को कवर नहीं करती प्रस्तावित परिभाषा को सुधार लिया जाए।	ताजा प्रस्ताव में से इस परिभाषा को निकाला जा सकता है।
4.	संड 2 सामान्य नियम एवं शर्ते	
	(i) नोट 9 (बी) में 15% पर प्रस्तावित ब्याज की दंडात्मक दर को प्रशुक्क मार्गदर्शियों की धारा 2.18.2 के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्राइमलैंडिंग दर (जो इस समय 11.75% है) से 2% अधिक पर अद्यतन किया जाए।	भा. रि. बैं. के मार्गदर्शियों पर बैंकों द्वारा पीएलआर की अवधारणा त्यागने को ध्यान में रखते हुए, दंडात्मक ब्याज को पीएल आर से जोड़ना अब व्यावहारिक नहीं है, इसलिए 15% को अनुमत किया जा सकता है।
	(ii) सेवा कर, शिक्षा उपकर इत्यादि लगाने के बारे में प्रस्तावित नोट सं. 13 अनावश्यक लगता है, क्योंकि इस प्रकार की शर्तें /स्थितियां अन्य निजी टर्मिनलों/महा पत्तन न्यासों के दरमानों में सामान्यतया प्रदान नहीं की जाती है।	प्रस्ताव से निकाली जा सकती है।
5.	(i) भाग-1 पोत संबंधी प्रभार, खंड सी - बर्थ किराया प्रभार	
	(क) यद्यपि एसडब्ल्यूपीएल ने कहा है कि बर्ध किराया प्रभार कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है, एक विश्लेषण दिखाता है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा/प्रस्तावित सिंगल स्लैब रेट से, वर्तमान दो स्तरीय संरचना से 30,000 जीआरटी तक पोतों के मामले में, 18% की वृद्धि हो जाएगी 30,000 जी आर टी से कम के पोतों के लिए प्रस्तावित प्रशुक्क स्तर पर प्रोदमूत होने वाली अतिरिक्त आय प्रस्तुत करें, पोतों की संख्या, प्रहस्तित पोतों का औसत जीआरटी और बर्ध सं. 6 ए के बारे में प्रचलित प्रशुक्क पर वर्तमान स्लैबों के लिए अर्जित की जाने वाली आय की तुलना में 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए प्रस्तावित सिंगल बर्ध किराया दर्शाने वाली विवरणी भी प्रस्तुत करें।  (ख) हालांकि एसडब्ल्यूपीएल ने बताया है कि बर्ध किराया प्रभारों में यधास्थिति बनाए रखी जाती है, प्रस्तावित दरमान स्पष्ट करता है	(ख) बर्ध किराया प्रभारों के लिए दो स्तरीय संरचना पर विचार किया जाए, जैसाकि पिछले आदेश में विचार किया गया है।  (ख) प्रस्तावित दरमान में आवश्यक परिवर्तन किए जा सकते हैं।
	विकासियात बनाए रखा जाता है, प्रस्तावित दरमान स्पष्ट करता है कि तटीय पोत के लिए दर को तटीय पोतों के लिए रूपयों में अंकितानिर्धारित रियायती बर्थ किराया प्रदान करने के लिए पिछले प्रशुक्क संशोधन आदेश में अपनायी गई विनिमय दर अमा. व डालर	। १५८ आ स्रक्षत है।

$\overline{}$	- 11 00 \$ 00 00	
	= रू. 44.62 के मुकाबले अमा. डालर = 46.25 की विनिध्य दर अपनाते हुए, फिर से लिखा गया है। प्रशुक्त मार्गदर्शियों की घारा 6.1.2, प्रशुक्त संशोधन कवायद (कार्य) के समय तटीय पोत दरों के पुनलेंखन की इजाजत नहीं देती। महापत्त न्यासों/निजी टर्मिनलों के दरमान प्रदान करते समय समानरूप से यही दृष्टिकोण अपनाया गया है।	•
6	भाग - 🛚 - कार्गे संबंधी प्रभार	
	(i) आदेश सं. प्राधिकरण 14/2004 सामा. दिनांक 7 जनवरी 2005 और बाद में 15 जनवरी 2005 के संशोधन के अनुसार, तापीय कोयला, कच्चा तेल, लौह अयस्क, लौह अयस्क गुटिकाओं समेत पीओएल छोड़कर शेष तटीय कार्गों के पोत से तट और तट से यार्ड तक माल वाहन के लिए लिए रियायती दरें और पोतघाट शुल्क दरें प्रदान की जानी है जो सामान्य कार्गों के लिए लगने वाली सामान्य दरों के 60% से ज्यादा न हो।	यह सुनिश्चित है कि तापीय कोयले के किसी भी तटीय कार्गों का प्रहस्तन नहीं किया जाएगा।
	प्रस्तावित दरमान में एसडब्स्यूपीएल ने, तापीय, कोयले और अन्य कोयले के लिए दरों में कोई भेद रखे बिना, सभी प्रकार के कोयले के लिए एकल पोतघाट प्रवेश शुक्क प्रस्तावित किया है। चूंकि तटीय कार्गों के लिए रियायती प्रशुक्क हेतु तापीय कोयला पात्र नहीं है।	*
	तापीय कोयले और तापीय कोयला छोड़कर अन्य सब प्रकार के कोयले के लिए पोतघाट प्रभार तथा प्रहस्तन प्रभार अलग-अलग दिखाए जाएं, जैसेकि प्रचलित दरमान में दिखाए जा रहे हैं। यदि तापीय कोयला बिल्कुल भी अपेक्षित नहीं है तो दरमान में उसे अलग से बताया जाए।	लौह अयस्क गुटिकाओं के लिए पोतघाट शुल्क दर में कोई तटीय रियायत प्रस्तावित नहीं है।
	लौह अयस्क गुटिकाओं के लिए पोतघाटशुल्क दर तथा कार्गी प्रहरतन दर में भी तटीय रियायत प्रस्तावित किए जाने की आवश्यकता है।	* * * * * * * * * * * * * * * * * * *
	(ii) वर्तमान दरमान के कार्गो प्रहस्तन प्रभार के नीचे वर्तमान नोट (1) कहता है कि बर्थ सं. 5 ए स्थित/के कार्गो प्रहस्तन प्रभार में अन्य बातों के साथ-साथ एसडब्ल्यूपीएल स्टेक यार्ड के भीतर कार्गो परिवहन और रेलवे वैगन से कार्गो उतराई या इसका उलटा भी शामिल है। कार्गो प्रहस्तन प्रभार के तहत वर्तमान में आनेवाली सेवाओं की सूची में से इन सेवाओं को बाहर रखने की नजर से इस तथ्य के प्रकाश में कि पत्तन ने वर्तमान प्रशुक्क में कोई कटौती /कमी प्रस्तावित नहीं की है ये दो सेवाएं निकाले जाने के कारण स्पष्ट किए जाए।	इन्हें बहाल किया जा सकता है।
7	खंड सी-भूबि किराया /भंडारण प्रभार	
	खंड सी मे दिया वर्तमान सामान्य नोट निकालने के कारण दिए जाएं। एसडब्ल्यूपीएल को सलाह दी जाती है कि वह निम्निलिखत शर्त शामिल करे जो एसडब्ल्यूपीएल के वर्तमान दरमान में प्रदान की गई है: कार्गो पर भंडारण प्रभार/भूमि किराया उस अवधि के लिए नहीं लगेगा जिस अवधि में एसडब्ल्यूपीएल उपयोगकर्ता द्वारा सुपुर्दगी मांगे जाने पर कार्गों सौंपन/पोत पर चढ़ाने की स्थिति में न हों।	इसे हमारे प्रस्ताव में भी जारी रखा जा सकता है।

8.	खंड डी-धूल दवाने संबं	ग्री प्रमार :				
	के लिए धूल दबाने की प्रदान करता है। इसके प्रभार रू. 2.75 प्रति टर प्रशुल्क से 28% वृद्धि, करने का आधार, और जाए। इसके लिए, अन्य धूल दबाने पर होने वाले जैसाकि प्रशुल्क मार्गदि। उत्पादकता के बैंचमार्क कार्य निष्पादनता के निष्पादनता के लिए रि	ान दरमान कोयले, कोक और चूने पल मद में रू. 2.15 प्रति टन की समान म मुकाबले कोक के लिए घूल दबाने संबं ए प्रस्तावित है। इसका अर्थ हुआ, वर्तम इस प्रशुल्क मद में 28% वृद्धि प्रस्तावि वह भी केवल कोक के लिए, स्पष्ट कि ए घूल वाले कार्गों की तुलना में कोक खर्च का संदर्भ दिया जा सकता है। हैंयों की घारा 6.8 के अन्तर्गत अनुबंधित स्तर दर्शाए जाएं और टर्मिनल की बेह लिए प्रोत्साहन और बैंचमार्क से व इस्इन्सेन्टिक प्रस्तावित किए जाए। ऐ । करने और प्रोत्साहन (ईनाम)/हतोत्स्	दर (0. धी इर वित या की है तर	ायले की तुलना में कोक जिसका घनत्व कम .6) होता है, अधिक स्थान घेरता है। सलिए, घूल दबाने के लिए अधिक खर्च करने इते हैं।		
9.	एसडब्ल्यूपीएल ने दिनांक 16 सितंबर 2010 और 17 सितंबर 2010 के ई-मेलों द्वारा निम्नितिखित बिन्दुओं को स्पष्ट किया है:- (i) एसडब्ल्यूपीएल ने, एचएमसी के निष्पादन के बारे में एमओपीटी द्वारा उठाए गए बिन्दु पर स्पष्टीकरण दिया है। कि वह उत्पादकता सुधारना चाहता है और वर्तमान कागों प्रहस्तन उपकरणों में सुधार कर टीर्मनल की क्षमता बढ़ान चाहता है। वर्तमान माल उतराई जो प्रत्येक मोबाइल हार्बर क्रेन की सहायता से अर्जित की जा सकती है, वह 600 मी ट. प्रति घंटा औसतन है जो शिप अन्लोडर्स के द्वारा औसतन 900 मी. ट. प्रति घंटा तक जाएगी। इन-मोशन वैगन लोडिंग सिस्टम की संस्थापना के बाद कागों की दुतगित से रवानगी को पोतों से अधिक तेज गित से माल उतारने की आवश्यक्ता होगी, दोनों ही प्रणालियां एक दूसरे को सहारा देती है। इसिलए एसडब्ल्यूपीएल चाहता है कि वर्तमान मोबाइल हार्बर क्रेनों की जगह शिप-लोडर्स लगाए जाएं हालांकि एमएचसी अभी केवल 6 वर्ष ही पुरानी है।					
	वर्ष	रण वर्ष-वार खर्चे निम्नानुसार हैः राशि				
	2007-08	10,19,277.00		,		
	2008-09	15,08,828.00				
	2009-10	21,34,931.00				
	कुल	46,63,036.00				
		010 के पत्र के मध्यम से एमओपीटी से ारा दिए गए उत्तर सारणीबद्ध रूप में नीचे		र प्रश्न और दिनांक 2 अगस्त 2010 के पत्र के :-		
क्र.स.	1	मारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	1 12 2	एमओपीटी द्वारा प्रदत्त उत्तर		
(1)	11, 2011-12 और 201 4.10 मिलि. टन, 4.15 टन है जबिक एमओपीर्ट में इसे 5.00 मि. ट. प्रोप् एसडब्ल्यूपीएल पर टि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 20	प्पणी करते समय एमओपीटी ने कहा 208-09 में प्रहस्तित 4.63 मि. टन याताय 2012-13 तक के वर्षों के लिए एसडब्ल	क्रमश) मिलि. प्रस्ताव है कि ग्रात की	स्पष्ट किया जाता है कि वर्ष 2009-10 से प्रहस्तित किया जाने वाला यातायात, 2011-12 के दौरान एसडब्ल्यूपीएल द्वारा हमारे प्रस्ताव में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत सूचना के आधार पर ही शामिल किया गया था। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2012-13 के लिए प्रोजैक्ट किया गया यातायात रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर में प्रस्तावित अपग्रेडेशन और एचएमसी की प्रतिस्थापना के प्रस्ताव को		

देखते हुए व्यावहारिक है। पत्तन पहले ही कह चुका है कि वर्ष 2008-09 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अगले तीन वर्षों में प्रहस्तित किए जाने वाले वास्तविक यातायात को देखते हुए वर्ष यातायात के बारे में, रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर में प्रस्तावित अपग्रेडेशन और दो 2009-10 से 2011-12 तक का यातायात मोबाइल अनलोडरों से 2 एचएससी को बदले तथा अन्य सहायक प्रोजैक्शन अपेक्षा कृत कम था। किंतु अब उपकरणों को ध्यान में रखते हुए पत्तन का मूल्यांकन बताएं। मालूम पड़ा है कि बाहरी कारणों से एसडब्ल्यूपीएल आने वाले वर्षों में कमायातायात प्रहस्तन करने को विवश है। ऐसा समझाजाता है कि एसडब्ल्यूपीएल में एसडब्ल्यूपीएल ने अनुमान लगाया है कि वर्ष 2008-09 में विदेशगामी (ii) 2010-11 से 2012-13 तक तटीय पोतों का पोतों की संख्या 86, वर्ष 2010-11 में गिरकर 64 हो सकती है। यह प्रहस्तन अधिक होने वाला है और गिरावट % की भाषा में 25% है। अगले दो वर्षों में विदेशगामी पोतों की संख्या 67 और 78 होने का अनुमान है। बर्थ किराए से वर्ष 2008-09 में तदानुसार विदेशगामी पोतों की संख्या में गिरावट आने का अनुमान है। प्रचलित आय रू. 2887 लाख बताई गई है, जिसके वर्ष 2009-10 में गिरकर रू. दरमान के अनुसार, तटीय पोतों से 2182 लाख रह जाने का अनुमान है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक विदेशगामी पोतों से वसूल किए जाने वाले के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित पोतों की संख्या और बर्ध प्रभार का अधिकतम 60% ही लिया जाता किराया आय के औचित्य पर राय दें। एसडब्ल्यूपीएल के प्रस्ताव में दिखाया गया एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी से किए गए लाइसैंस एग्रीमैंट का और एमओपीटी को देय पट्टा किराया अनुच्छेद 7.3.4.2 अनुबंध करता है कि लाइसँस शुल्क प्रतिवर्ष 5% तथ्यात्मक है और लाइसँस एग्रीमैंट की बढेगा। इसके मुकाबले एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 2009-10 और 2010-11 के लिए अनुमानित पट्टे किराए लगभग 46% और 54% की वृद्धि दर्शाते शर्तों के अनुसार है। है। यह वृद्धि वर्ष 2008-09 के लिए बताए गए असल पट्टा किरायों के एसडब्ल्यूपीएल ने परिसंपत्तियों के सकल संदर्भ से है। पुष्टि की जाए कि 31 मार्च 2010 को समाप्त वर्ष केलिए खंड में प्रस्तावित अभिवृद्धियों का औचित्य एसडब्ल्यूपीएल द्वारा रू. 350/- लाख पट्टा किराया का भुगतान किया बता दिया है। इसलिए, हमारे पास इस मुद्दे गया है। इस बात की भी पुष्टि करें कि 2010-11 से 2012-13 तक के पर कहने को कुछ नहीं है। मगर हम यह वर्षों के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा देय अनुमानित पट्टा किराए क्रमशः नहीं समझ पाए हैं कि एसडब्ल्यूपीएल ने दो क्त. 367 लाख, रू. 386 लाख और रू. 405/- एमओपीटी के दरमाम में हार्बर मोबाइल क्रेनों को मात्र छः वर्ष के प्रदत्त पट्टा किरायों के अनुरूप और लाइसैंस एग्रीमैंट की शर्तों और उपयोग के बाद रू. 16.15 करोड़ के बुक-वैल्यू पर क्यों बेंच दिया। यदि निवेश के नियोमों के अनुसार है। कारण स्वीकार्य हो और मार्गदर्शियों के अनुरूप हो तो निवेश पर विचार किया जा सकता है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लि एसडब्ल्यूपीएल ने संयंत्र और मशीनरी, रेल लाइन के निर्माण शैड्स इत्या, की मद में वर्ष 2010 -11 में रू. 10.17 करोड़ वर्ष 2011-12 में परिसंपत्तियों के सकल खंड एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अमिवृद्धि प्रस्तावित की क्त. 67.85 करोड और वर्ष 2012-13 में रू. 12.05 करोड़ की अभिवृद्धि गई थी और 22 जुलाई 2010 को आयोजित का अनुमान किया है। संयुक्त बैठक में रू. 90 करोड़ के अतिरिक्त निवेश पर चर्चा हुई थी। एसडब्ल्यूपीएल ने परिसंपत्तियों के सकल कुपया एसडब्ल्यूपीएल द्वारा निवेश के प्रस्तावों की न्याय संगतता पर खंड मे प्रस्तावित अमिवृद्धियों का औदित्य अपनी टिप्पणी प्रस्तुत करें। साथ ही पिरसंपत्तियों के सकल खंड में बता दिया है। इसलिए, हमारे पास इस मुद्दे प्रस्तावित अभिवृद्धियों की दृष्टि से क्षमता में अभिवृद्धियां भी दर्शाएं. पर कहने को कुछ नहीं है। मगर हम यह नहीं समझ पाए हैं कि एसडब्ल्यूपीएल ने दो बाईर मोबाइल क्रेनों को मात्र छः वर्ष के

		उपयोग के बाद रू. 16.15 करोड़ के बुक वैत्यु पर क्यों बेंच दिया। यदि निवेश के कारण स्वीकार्य हों और मार्गदर्शियों के अनुरूप हों तो निवेश पर विचार किया जा सकता है।
(v)	(क) लाइसँस एग्रीमेंट का अनुच्छेद 3.1 दिखाता है कि 60,500 वर्ग मीटर जल क्षेत्र और 40,200 वर्ग मीटर भूक्षेत्र टर्मिनल के निर्माण के लिए एसाडब्ल्यूपीएल को आबंटित किया गया था। कृपया बताए कि कार्गों के मंडारण के लिए कितना क्षेत्र उपलब्ध करवाया गया है और कितना एसाडब्ल्यूपीएल द्वारा विकसित किया गया है ?	बर्ध 5 ए और 6 ए की संस्थापित क्षमता 5 एमएमटी प्रतिवर्ष है। टर्मिनल का प्रचालन जून 2004 से आरंभ हुआ था। मारी आधुनिक मशीनरी और उपकरणों की संस्थापना के बावजूद एसडब्ल्यूपीएल पिछले 5 वर्षों के दौरान 5 एमएमटी का यातायात प्राप्त नहीं कर पाया।
	(ख) कृपया, प्रचालक द्वारा किए गए निवेश और प्रचालनों के लिए तैनात किए गए उपकरणों पर विचार करते हुए, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहस्तित दो बर्थों की मानक क्षमता बताएं। इसके लिए इस अवधि में रू. 90 करोड़ के अतिरिक्त निवेश पर भी, विशेष कर रेल इन्फ्रास्ट्रक्यर में अपग्रेडेशन और दो शिप-अन्लोडरों से दो हार्बर मोबाइल क्रेने बदले जाने के संदर्भ से विचार किया जाए।	जहांतक एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहस्तित दो बर्थों की मानक क्षमता की बात है, हमारे पास कुछ और कहने के लिए नहीं हैं क्योंकि एसडब्ल्यूपीएल ने 22 जुलाई 2010 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में अपना मामला स्पष्ट कर दिया है। लाइसैंस एग्रीमैंट के अनुसार एसडब्ल्यूपीएल की 60,500 वर्गमीटर जलक्षेत्र और 40200 वर्ग मीटर न्यूमीथल क्षेत्र उनके टर्मिनल के निर्माण के लिए आवंदित किया गया था। एसडब्ल्यूपीएल से यह मालूम हुआ है कि कोयले को के सडारण के लिए 30,000 वर्ग भीटर का क्षेत्र उनके पास उपलब्ध है। उनसे यह भी ज्ञात हुआ है कि प्रस्तावित संयंत्र और मशीनादि की संस्थापना के बाद 5.15 एमएमटी की अतिरिक्त क्षमता वे बढ़ा पाएंगे।
(vi)	पिछले 3 वर्षों अर्थात् 2007-08 से 2009-10 तक में एसडब्ल्यूपीएल के नामे डाली गई निकर्षण लागत, यदि कोई हो, तो सूचित की जाए। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2010-11 में रू. 190.44 प्रति घ. मि. की दर पर बाद के वर्षों में 5.8% प्रति वर्ष की वृद्धि दर के साथ अनुमानित निकर्षण लागत का औचित्य बताइए। चूंकि एमओपीटी भी निकर्षण ठेकेदारों की सेवाएं लेता रहा है, एमओपीटी द्वारा वहन की गई निकर्षण लागत/घन मीटर (दर/घ.मी.) प्रस्तुत करें।	वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए एसडब्ल्यूपीएल के नामें डाली गई निकर्षण लागत क्रमशः रू. 21.30 लाख, रू. 30.62 लाख और रू. 146.75 लाख थी। वर्ष 2010-11 में रू. 190.44 प्रति घ. मी. की दर पर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित निकर्षण लागत के औचित्य के बारे में कहा जाता है कि निकर्षण पर लागत बाजार चालित है निकर्षण पर लागत बाजार चालित है निकर्षण पर लागत बाजार चालित है निकर्षण ठेकेदार आसानी से उपलब्ध नहीं होते क्योंकि निकर्षण यंत्रो की कमी है। फिर भी, यह नोटिस किया गया है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित निकर्षण लागत कुछ अधिक ही है। वर्ष 2009 में पत्तन को वास्तव में यह लागत रू. 110/- प्रति घ. भी. आयी थी।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा फ्तन को देय रायल्टी कृपया इस बात की पुष्टि करें कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा रायल्टी के के मुगतान का अनुमान, उनके प्रस्ताव में मुगतान का अनुमानन, 2010-11 से 2011-12 तक प्रत्येक वर्ष रू. 12 वर्ष 2010-11 से 2011-12 के लिए 5 करोड़ और वर्ष 2012-13 के लिए रू. 13.44 करोड़ लाइसँस एग्रीमैंट एमएमटी प्रति वर्ष की न्यूनतम गारंटीड माल के प्रावधानों के अनुसार है। यदि नहीं तो एसडब्ल्यूपीएल से वसूले ब्लाई पर आधारित है। एसडब्ल्यूपीएल से जाने वाली अनुमानित रायल्टी की विस्तृत गणना प्रस्तुत की जाए। वर्ष 2012-13 में कम से कम 5.15 एमएमटी यातायात प्रहस्तित करने और पत्तन को रू. 13.44 करोड़ रायल्टी के रूप में भुगतान करने की अपेक्षा है। रायल्टी की उनकी गणना लाइसँस एग्रीमैंट के अनुसार है। कंपनी के नाम में परिवर्तन के संबंध में पिछले प्रशुक्क निर्धारण के समय कंपनी के नाम में परिवर्तन को लेकर कोई मुद्दा था और एमओपीटी तथा एसडब्ल्यूपीएल मुद्दे को सुलझाने सुचित किया जाता है कि हमने कंपनी के नाम के बार में आपित की थी और पत्तन पर सहमत हो गए थे। इस विषय में कृपया बताएं कि क्या लाइसैंस धारी कंपनी के नाम में परिवर्तन का मुद्दा सुलझ गया है। इस विषय में शब्द को हटाने की सलाह दी थी अथवा उसकी जगह कोई अन्य शब्द इस्तेमाल दस्तावेजी साक्ष्य भी प्रस्तुत करें । करने के लिए कहा था। बहुत सा पत्राचार हुआ मगर कोई परिणाम नहीं निकला। यह मुद्दा बंद मान लिया जाए। एसडब्ल्यूपीएल के साथ लाइसैंस एग्रीमैंट एमओपीटी ने अपने पत्र सं. एफए/कॉस्ट/112/2010/05 दिनांक 20 अप्रैल 2010 के माध्यम से, पोत की मशीनरी द्वारा प्रहरितत कार्गों पर के अनुसार, एसडब्ल्यूपीएल को मशीन युक्त पोतों का प्रहस्तन करने की इजाजत प्रहस्तिन श्रम डॉक लेवी (सीएचएलडी) लगाने पर नहीं है इस पर पत्तन द्वारा आपत्ति की गई एसडब्ल्यूपीएल के साथ किसी विवाद के बारे में उल्लेख किया था और यह भी बताया था कि मामला माध्यस्थन के लिए भेजा गया है। स्पष्ट थी। उसके बाद एसडब्स्यूपीएल को स्टील करें कि पोत की मशीनरी इस्तेमाल करते हुए कार्गों के प्रहस्तन के क्वाइल्स निर्यात करने के लिए इजाजत मिली थी। जिसके लिए शर्त थी कि लिए एसडस्यूपीएल में क्या व्यवस्था है और क्या यह लाइसैंस एग्रीमैंट एसडक्यूपीएल सीएचएलडी श्रमिकों को के प्राक्यानों के अनुसार है या नहीं। यह भी स्पष्ट करें कि विवाद का रोजगार की क्षति की मद में सीएचएलडी मामला क्या है और एसडब्स्यूपीएल की प्रशुक्क संशोधन कवायद पर लेवी का भुगतान करेगा, क्योंकि गीयर युक्त इसका क्या प्रभाव पड़ सकता है ? पोत एसडब्ल्यूपीएल में प्रहस्तित किए जा रहे हैं। बर्थ सं. 5 ए/6 ए पर इस गतिविधि से पत्तन को भी राजरव की क्षति होती है, अन्यथा स्टील कार्गो को एमओपीटी के सामान्य कार्गो बधौं सं. 10 और 11 पर प्रहरितत करवाना पडता। एमओपीटी ने बर्ध सं. 10 और 11 पर कार्गों प्रहस्तन प्रभार कमाया होता। इसलिए पत्तन का पक्का विश्वास है कि एसडब्ल्यूपीएल सीएचएलडी लेवी की भरपाई करे। बाद में एसडस्ट्यूपीएल माध्यस्थन में चला गया, और विरोध जताने के साथ लेवी का भुगतान कर रहा है। किन्तु एसडब्ल्यूपीएल बार-बार यह कहता आ रहा है कि यदि प्राधिकरण इसे इम्पुट लागत के रूप में मान्य करे तो एसडब्ल्यूपीएल अपना माध्यस्थन मामला वापिस ले लेगा। चूंकि,

-	सीएचएलडी लेवी वास्तव में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अदा की जा रही है, पत्तन को सीएचएलडी लेवी का इस जिन्स के लिए प्रशुक्क संशोधित करते समय इन्युट लागत माने जाने पर कोई एतराज नहीं है।

- 11.1 एसडब्ल्यूपीएल से दिनांक 24 सितंबर 2010 के हमारे पत्र द्वारा अनुरोध किया गया था कि वह 2007-08 से 2009-10 के वर्षों में प्रहस्तित पोत यातायात पर अतिरिक्त सूचना, प्रचालन से हटा देने के लिए प्रस्तावित दो हार्बर मोबाइल क्रेनों का सकल मूल्य और बट्टे खाते डाला गया मूल्य, पिछले दो वर्षों 2008-09 और 2009-10 के दौरान वास्तविक स्टोर्स खपत और कुछ अन्य बिन्दुओं पर सूचनाएं उपलब्ध करवाए।
- 11.2 एसडब्ल्यूपीएल ने दिनांक 29 सितंबर 2010 के और दिनांक 1 अक्टूबर 2010 के अपने ई-मेल के द्वारा कुछ और सूचनाएं प्रस्तुत की है जो संक्षेप में निम्नानुसार है:-
  - (i) वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए पोत यातायात का ब्यौरा नीचे दिया गया :

ब्यौरा	पोतों की संख्या			पोत का औसत पार्सल आकार			पोत का औसत जीआरटी			औसत उत्पादकता (टर्नो में)		
बर्थ 6 ए	2007-	2008-09	2009-	2007-08	2008-	2009-	2007-08	2008-09	2009-	2007-08	2008-	2009-
	08		10	ļ	09	10			10		09	10
(i) कोयला (पैनामैक्स)	50	57	53	68200	66692	65283	39822	39177	41661	28726	27966	28843
(ii) कोयला (हैंडीमैक्स)	0	2			41854			27011	Ö		30471	0
(iii) कोक	12	8	9	46410	44419	41703	37289	35869	37995	22674	19538	14233
(iv) चूना पत्थर	4	2	1	53206	59657	57811	35504	33883	38315	26166	18786	20707
<b>ब</b> र्थ 5 ए					1		1	<u> </u>	Ť T		†	
(i)एचआर क्वायल्स/ स्लैब (विदेशी)	10	17	8	18563	17059	16302	20730	23481	12724	7987	8329	6873
(ii) एचआर क्वायल्स/ <b>रलैब</b> (तटीय)		,	19			8416		-	7117			5557

- (ii) एमओपीटी के पास रू. 1.54 करोड़ की जमानत राशि ऋण और अग्रिमों की अनुसूचियों में जमाराशि के रूप में दिखाई गई है।
- (iii) मोबाइल हार्बर क्रेनें वित्तीय वर्ष 2006-07 में खरीदी गई थीं। दो एचएमसी का सकल खंड में मूल्य रू. 16,29,66,322/- और 31 मार्च 2010 को रिटन डाउन वैल्यू रू. 11,15,83,132/- है और 30.03.2010 को रि. डा. वै. रू. 7,78,81,744/- रह जाने का अनुमान है।
- (iv) वर्ष 2008-09 और 2009-10 में वास्तविक स्टोर्स खपत क्रमशः रू. 283.12 लाख और रू. 309.62 लाख की है। स्टोर्स खपत राजस्व स्पेयर से संबंधित है।
- 12. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित कार्यवाही/वृत्तांत इस प्राधिकरण के कार्यालय स्थित रिकार्ड पर उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबंद्ध पक्षकारों द्वारा प्रस्तुत तर्कों के सारांश संबंधित पक्षकारों को अलग से भेजे जाएंगे। ये ब्यौरे हमारे वैबसाइट http://tariffauthority.gov.in पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

- 13. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-
  - (i). सितम्बर 2004 में किए गए प्रारंभिक प्रशुक्क निर्धारण के दौरान तथा दिसम्बर 2006 में साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड के पिछले प्रशुक्क संशोधन में, लाइसेंसी कंपनी अर्थात साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड के नाम में परिवर्तन से से संबंधित एक मुद्दा था जिसका एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल दोनों के बीच निपटान किया जाना था। इस कार्यवाही में, एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी दोनों ने पुष्टि की है कि कम्पनी के नाम में परिवर्तन से संबंधित मुद्दा खत्म हो चुका है।
  - (ii). फरवरी 2010 में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव वर्ष 2009—10 के लिए अनुमानों के आधार पर के प्रशुक्क चक्र अर्थात 2010—11 से 2012—13 के लिए था। तत्पश्चात, हमारी सलाह के आधार पर, एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2009—10 के वास्तविक आंकड़े अद्यतन करते हुए और वर्ष 2011—12 तथा 2012—13 के अनुमानों को संशोधित करते हुए संशोधित लागत विवरण भेजा है। इस मामले की कार्यवाही के दौरान एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए गए निवेदनों के साथ एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दाखिल किया गया संशोधित प्रस्ताव दिनांक 23 जून 2010 इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

लागत विवरण में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दिया गया वास्तविक आय और व्यय का वर्गीकरण वार्षिक लेखों में उन प्रतिवेदित से मिन्न हैं। इसलिए, लागत विवरण में दर्शाई गई अलग—अलग लागत मदों को वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से सत्यापित नहीं किया जा सकेगा, हालांकि वार्षिक लेखा में प्रतिवेदित टैक्स से पहले लाम/हानि के संदर्भ में समग्र स्थिति का वर्ष 2007—08 से 2009—10 के लागत विवरण में अनुमानित निवल अधिशेष/घाटे से मिलान किया गया है। लागत विवरण में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दिए गए आंकड़ों पर इस शर्त के तहत विश्वास किया गया है कि अनुवर्ती अनुच्छेदों में यथा स्पष्ट किए गए संशोधन, जहां कहीं आवश्यक हो, करने होंगे।

(iii). एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल दोनों के बीच एसडब्ल्यूपीएल टर्मिनल में जलयान के गियर द्वारा प्रहस्तित किए गए कार्गो पर भी पत्तन द्वारा मांग की गई कार्गो प्रहस्तन लेबर विभाग (सीएचएलडी) के बारे में विवाद हो गया है। यह बताया गया है कि एसडब्ल्यूपीएल ने विरोध अधीन इस लेखा पर एमओपीटी को भुगतान किया है और मामला अरबिटरेशन को भेजा गया है जोकि अभी लंबित है।

एसडब्ल्यूपीएल ने जोरदार तरीके से विरोध किया है कि इस संबंध में एमओपीटी का दावा लाइसेंस करार के अनुसार नहीं है। दूसरी तरफ, एमओपीटी यह दावा करता है कि उसके सीएचएलडी पूल में रोज़गार के नुकसान की क्षितिपूर्ति संबंधी यह मुगतान एक आवश्यक वसूली है। एसडब्ल्यूपीएल ने आस्मिक रूप से निवेदन किया है कि वह अरबिटरेशन से इसे वापस ले लेगा यदि यह प्राधिकरण इस भुगतान को पास-ध्रू रूप में अनुमित प्रदान करता है। यह स्थिति एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दाखिल किए गए संयुक्त नोट में दर्शाई गई है। प्रशुक्क दिशानिर्देशों का खंड 2.4.2. लागत की उपयुक्तता के जांच के लिए कहता है जोिक संबद्ध लागत की अनिवार्यता दर्शाता है। यह जरूरी है कि व्यय विशेष को वहन करने के लिए टर्मिनल परिचालक का दायित्व निरसंदेह स्थापित किया जाना चाहिए। केवल इसी स्थिति में ही, यह प्राधिकरण प्रशुक्क परिकलन में, प्रासंगिक लागत मद, इसकी उपयुक्तता के अधीन, लागू करेगा। लाइसेंस करार की व्याख्या और भूस्वामी तथा लाइसेंसी के बीच विवादों का समायोजन इस प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र में नहीं आते हैं। इसका निपटान उनके बीच हुए करार में दिए गए तरीक से संबद्ध पक्षों द्वारा किया जाना है।

एसडब्ल्यूपीएल ने बताया है कि एमओपीटी को सीएचएलडी लेवी, जोकि वार्षिक लेखा में कार्गो प्रहस्तन व्यय शीर्ष के अधीन शामिल है है जोकि लागत विवरण में परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर के अधीन वर्ष 2007-08 से 2009-10 में क्रमशः रु० 10.19 लाख, रु० 15.09 लाख और रु० 21.35 लाख का भुगतान किया गया है। ऊपर दिए गए कारणों से, सीएचएलडी लेवी के लिए एमओपीटी को किया गया भुगतान इस विश्लेषण में सुविचारित नहीं किया गया है। इस प्राधिकरण का यह निर्णय प्रभावी नहीं हो सकता क्योंकि अरबिटरेशन में विवाद है, क्योंकि विरोधी दावों का गुणदोष के आधार पर विश्लेषण नहीं किया गया है क्योंकि यह मामला पहले से ही अरबिटरेशन के अधीन है।

इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इस विश्लेषण में बनाए रखी गई उपर्युक्त स्थिति से एसडब्ल्यूपीएल को कोई अनावश्यक परेशानी पैदा नहीं करेगी। जैसािक बाद में देखा जा सकता है, पिछले तीन वर्षों में एसडब्ल्यूपीएल की वास्तिविक निष्पादन की सािक्षा अतिरिक्त अधिशेष की उल्लेखता दर्शाती है जिसका 50 प्रतिशत प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार भविष्य प्रशुल्क में समायोजन के लिए सुविधारित किया गया है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए गए भुगतान, घोषित किया जाने वाला अरबिटरेशन निर्णय ऐसी अपेक्षा करता है, को बनाए रखे जाने के लिए स्वींकृत शेष अधिशेष से आसानी से व्यवस्थित किया जा सकेगा। भविष्य अविध के लिए,

यदि ऐसे भुगतान लाइसेंस करार के अनुसार किए जाते हैं, तो अगली समीक्षा में किया जाने वाला पूर्व अवधि विश्लेषण उनके लिए होगा।

- (iv). (क). एसडब्ल्यूपीएल का मौजूदा दरमान वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित स्थित पर विश्वास करते हुए दिसम्बर 2006 में अनुमोदित किया गया था। पिछले प्रशुक्क आदेश में सुविचारित प्रासंगिक अविध के लिए लागत विवरण में तीन वर्षों के लिए रु० 1014 लाख का सकल घाटा दर्शाया गया था। उस समय के कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में केवल 6 प्रतिशत की प्रशुक्क वृद्धि अनुमानित घाटे को पूरा करने के लिए स्वीकार की गई थी।
  - (ख). प्रशुक्क दिशानिर्देशों का खंड 2.1.3 प्रचलित प्रशुक्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुक्क वैधता अवधि की समाप्ति पर पत्तन के वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करने का अधिकार देता है।
  - (ग). वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए वास्तविक निवल अधिशेष/घाटा के मूल्यांकन के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित स्थिति का विश्लेषण करने के लिए सामान्य दृष्टिकोण अपनाया गया है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजी गई पिछली अविध के लिए विश्लेषण निम्नवत् संशोधित किया गया है:
    - एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित वर्ष 2007–08 से 2009–10 के आय अनुमानों को आदेश के कार्यान्वयन की तारीख से वास्तविक आय के साथ तरह–तरह से तुलना के लिए उक्त आदेश द्वारा स्वीकृत प्रशुल्क वृद्धि के संदर्भ में समायोजित किए गए हैं।
    - पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित स्थिति बनाए रखने के लिए ब्याज और वित्त व्यय तथा ब्याज आय पर विचार नहीं किया गया है। 'ब्याज तथा वित्त प्रभार' शीर्ष के अधीन वर्ष 2008-09 में रु0 3.50 करोड़ और वर्ष 2009-10 में रु0 1.68 करोड़ बैंक प्रभार राशि को वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित नहीं किया गया है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा इस व्यय के प्रयोजन को स्पष्ट नहीं किए जाने की वज़ह से इस मद को अनुमानों के संदर्भ में वास्तविक आंकड़ों का विश्लेषण करते समय अलग रखा गया है।
    - वर्ष 2009–10 के लागत विवरण में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दर्शाई गई मरम्मत और अनुरक्षण लागत वार्षिक लेखों में दर्शाई गई मरम्मत और अनुरक्षण लागत की अपेक्षा कम पाई गई है। इसकी मुख्य वज़ह एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत के अधीन इस व्यय के हिस्से के रूप में विचार करना है। वर्ष 2009–10 के प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत और मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत इस शर्त के अधीन वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित सुविचारित किए गए हैं कि पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में उल्लिखित कारणों से सीएचएलडी भुगतानों को अलग रखा जाएगा।
    - पिछले प्रशुल्क आदेश में अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार, जोकि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अनुसार है, राजस्व हिस्सेदारी को वर्ष 2007–08 से 2009–10 के दौरान प्रतिवेदित वास्तविक कार्गो प्रहस्तन राजस्व पर दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राजस्व हिस्सेदारी अर्थात् 13.1 प्रतिशत की सीमा तक लागत मद के रूप में सुविचारित किया गया है।
    - पिछले प्रशुक्क आदेश में, प्रारंभिक व्यय का पूंजीकृत भाग 26 वर्षों में प्रभाजित किया गया था।
       यह स्थिति वास्तविक निष्पादन के निर्धारण के लिए बनाए रखी गई है। फलस्वरूप समायोजन मूल्यहास में किया गया है।
    - वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित निवल अचल परिसंपित्तयां प्रारंभिक व्यय रिटन ऑफ के लिए समायोजित की गई है तथा फलस्वरूप समायोजिन मूल्यहास में किया गया है। दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार कार्य पूंजी वर्ष 2007–08 से 2009–10 में नकारात्मक हो गई है और इसलिए शून्य सुविचारित की गई है। पिछले प्रशुक्क आदेश में स्वीकृत स्तर पर प्रत्येक वर्ष के लिए नियोजित पूंजी पर 15 प्रतिशत आरओसीई स्वीकृत किया गया है।
- (v). एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए रु० 1488 लाख अतिरिक्त पूर्व अधिशेष मूल्यांकित किया है और मौजूदा प्रशुक्क चक्र अर्थात 2010-11 से 2012-13 में उसका 50 प्रतिशत समयोजित करने पर विचार किया है। प्रशुक्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, यदि पिछले प्रशुक्क चक्र के लिए वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय निष्पादन की समीक्षा जमा अथवा घटा 20 प्रतिशत से ज्यादा भिन्नता दर्शाती है तो ऐसे प्रोद्भूत लाभ / घाटे का 50 प्रतिशत अगले प्रशुक्क चक्र में समायोजित करना होगा। वर्ष 2007-08 से 2009-10 से संबंधित पूर्व अविध के संदर्भ में विश्लेषण पर नीचे चर्चा की गई है:-
  - (क). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक कुल यातायात वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान 16.44 एमएमटी के अनुमानित यातायात के विपरीत 13.35 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी) है। एसडब्ल्यूपीएल ने वास्तव में अनुमानित यातायात से 18.8 प्रतिशत कम प्रहस्तन किया है।

- (ख). पिछले प्रशुक्क चक्र 2007-08 से 2009-10 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक प्रचालन आय तदनुरूपी अवधि के लिए रू० 307.88 करोड़ के राजस्व अनुमान की अपेक्षा रु० 281.97 करोड़ है। हालांकि इससे प्रतीत होता है कि एसडब्ल्यूपीएल ने पूरी समयावधि में अनुमानित राजस्व की अपेक्षा 8.4 प्रतिशत कम अर्जित किया है, राजस्व प्रति टन की तुलना दर्शाती है कि प्रति टन राजस्व पिछले प्रशुक्क आदेश में स्वीकृत प्रति टन अनुमानित राजस्व की अपेक्षा 13 प्रतिशत ज्यादा है।
- (ग). व्यय साइड पर, तीन वर्षों के लिए वास्तविक कुल व्यय पिछले आदेश में रु० 222.47 करोड़ के अनुमानित व्यय की अपेक्षा रु० 166.19 करोड़ है। मूल्यहास और लाइसेंस शुल्क को अलग रखते हुए, जो एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहस्तित कम मात्रा द्वारा प्रभावित नहीं किया जा सकेगा, वास्तविक कुल व्यय पिछले प्रशुक्क आदेश में स्वीकृत रु० 170.63 करोड़ के अनुमानित व्यय की अपेक्षा रु० 113.07 करोड़ अर्थात 34 प्रतिशत कम है।
- (घ). पिछले प्रशुक्क आदेश के अनुसार स्वीकृत वास्तविक आंकड़ों के साथ-साथ अनुमानों की तुलना का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:--

विवरण	पूर्ण रूप में वर्ष 2007— के लिए कुल (रु०		भिन्नता % में	
	प्रशुल्क आदेश के अनुसार अनुमान	वास्तविक		
यातायात (मिलियन टनों में)	16.44	13.35	-18.8%	
प्रचालन आय	30788	28197	-8.4%	
कुल व्यय	22247	16619	-25.3%	
कुल व्यय (लाइसेंस शुल्क और मृल्यहास अतिरिक्त)	17063	11307	-33.7%	
नियोजित पूंजी	19954 औसत	17186 औसत	-16%	

(ङ). हालांकि वास्तविक नियोजित पूंजी एवं अनुमानों में भिन्नता 20 प्रतिशत से कम है, पिछली अवधि 2007–08 से 2009–10 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ इन वर्षों में स्वीकृत 15 प्रतिशत आरओसीई की अपेक्षा प्रत्येक वर्ष में 22 प्रतिशत से 23 प्रतिशत है जैसाकि नीचे दिया गया है.—

(रु० लाखों में)

			( 10 111 -11 1)
विवरण	2007-08	2008-09	2009-10
एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अर्जित कुल प्रतिलाम	4112	3949	3632
नियोजित पूंजी	18639	17197	15723
नियोजित पूंजी पर अर्जित वास्तविक प्रतिलाम	22%	23%	23%

- (च). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक प्रतिलाम रूप में वित्तीय निष्पादन में मिन्नता +/(-) 20 प्रतिशत पाई गई है। इसलिए, प्रशुक्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार 2007-08 से 2009-10 अवधि के दौरान अर्जित अधिशेष का 50 प्रतिशत इस प्रशुक्क चक्र में समायोजन के लिए सुविचारित किया गया है। संयोगवश, एसडब्ल्यूपीएल ने स्वयं ही पिछले अधिशेष के 50 प्रतिशत का समायोजन अगले 3 वर्षों में करने का प्रस्ताव किया है। हमारे विश्लेषण के आधार पर, तथापि, समायोजन के लिए प्रस्तावित पिछले अधिशेष की मात्रा में बदलाव किया गया है।
- (vi). (क). पिछली प्रशुक्क समीक्षा में, (तत्कालीन) पिछले तीन वर्षों अर्थात 2004-05 से 2006-07 के लिए अधिशेष रु० 431 लाख मूल्यांकित किया गया था जोकि वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक स्थिति और वर्ष 2006-07 के लिए अनुमानों पर आधारित था, परन्तु इस शर्त के अधीन कि 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों की अगले प्रशुक्क चक्र में समीक्षा की जाएगी और यदि मिन्नता प्रशुक्क दिशानिर्देशों में निर्धारित स्तर से अधिक होती है तो इस अगले प्रशुक्क चक्र में समायोजित किया जाएगा। पूर्ववर्ती निर्णयानुसार, 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों की पिछले प्रशुक्क आदेश में विश्वास किए गए अनुमानों से तुलना की गई है। वास्तविक स्थिति वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों के आधार पर मूल्यांकित की गई है, क्योंकि कोई पृथक ब्योरा नहीं दिया गया है। वर्ष 2006-07 में प्रहस्तित वास्तविक यातायात अनुमानों की अपेक्षा 15 प्रतिशत अधिक है और आय में भिन्नता अनुमानित आय की

अपेक्षा 29 प्रतिशत ज्यादा है। यह व्यय एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहस्तित 15 प्रतिशत ज्यादा कार्गो मात्रा के बावजूद 4 प्रतिशत की कमी दर्शाता है। मुख्य मिन्नता नियोजित पूंजी के अनुमानन में देखी गई है जोिक अनुमानों से 33 प्रतिशत कम पाई गई है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2006—07 में सकल प्रखंड में रू० 81.62 करोड़ की परिसंपित्तयां जोड़ने का अनुमान लगाया था। उसके विपरीत, वर्ष 2006—07 के वार्षिक लेखा में प्रतिवेदित सकल प्रखंड में वास्तविक परिवर्धन रू० 17.68 करोड़ है। वास्तविक आंकड़ों के आधार पर 2006—07 की समग्र समीक्षा पिछले प्रशुल्क संशोधन में मूल्यांकित रू० 2002 लाख के घाटे के विपरीत रू० 1089 लाख का अधिशेष दर्शाती है। वर्ष 2006—07 के अनुमानों पर विश्वास करते हुए वर्ष 2004—06 से 2006—07 के लिए मूल्यांकित निवल लाभ पिछले प्रशुल्क आदेश में मूल्यांकित रू० 432 लाख के विपरीत रू० 3523 लाख रहेगा और प्रशुल्क दिशानिदेशों का अनुसरण करते हुए समायोजन के लिए सुविचारित किया गया है। प्रभावी ढंग से, 2006—07 के अनुमानों के साथ—साथ वास्तविक आंकड़ों पर विश्वास करते हुए एसडब्ल्यूपीएल को प्रोद्भूत निवल आन्तरिक लाम रू० 3091 लाख है। जैसािक पिछले प्रशुल्क आदेश में बताया गया है और प्रशुल्क दिशानिदेशों का अनुसरण करते हुए, उसका 50 प्रतिशत अर्थात रू० 1545.50 लाख समायोजन के लिए सुविचारित किया गया है।

(ख). संक्षेप में, मौजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजन के लिए सुविचारित वर्ष 2006–07 से 2009–10 के लिए निवल अधिशेष निम्नवत् है:--

			(रु० लाखों में
वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा	2007-08	1317	
अर्जित निवल अधिशेष का जोड़ (नियोजित पंजी पर 15	2008-09	1370	
प्रतिशत स्वीकार्य प्रतिलाभ स्वीकृत करने के बाद	2009-10	1273	3960
सितम्बर 2004 आदेश में निर्णय से वास्तविक प्रवाह की सर	मीक्षा के आध	ार पर वर्ष	
2006–07 में अजित निवल लाभ			3091
भविष्य प्रशुल्क चक्र में समायोजन के लिए कुल अधिशेष			7051
वर्तमान प्रशुल्क चक्र में तीन वर्षों में समायोजित पूर्व अवधि	3525.40		
से संबंधित निवल अधिशेष का 50%			

पिछले प्रशुक्क आदेश में निर्धारित दरमान की प्रारंभिक वैधता 31 मार्च 2010 तक थी जिसे 30 सितम्बर 2010 तक विस्तारित किया गया है। आदेश सं. टीएएमपी/19/2006—एसडब्ल्यूपीएल दिनांक 31 मार्च 2010 द्वारा एसडब्ल्यूपीएल का दरमान विस्तारित करते समय, यह बताया गया था कि स्वीकार्य लागत से अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, और 1 अप्रैल 2010 के बाद की अवधि के लिए स्वीकार्य प्रतिलाभ निर्धारित किए जाने वाले प्रशुक्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। वर्ष 2010—11 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा मूल्यांकित लागत स्थिति अनुवर्ती विश्लेषण में स्पष्ट किए गए कारणों से किए गए संशोधन के अधीन रु० 877 लाख का अधिशेष दर्शाता है। वर्ष 2010—11 के लिए निवल स्थिति वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2006—07 और 2007—08 से 2009—10 के लिए मूल्यांकित रु० 1175.12 लाख के पिछले लाभ की एक किस्त के समायोजन के कारण अधिशेष दर्शाता है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पिछले लाभ के समायोजन के बिना, वर्ष 2010—11 के लिए लागत विवरण रु० 299 लाख तक घाटे में है। चूंकि प्रशुक्क संशोधन की मात्रा पर निर्णय विचाराधीन 3 वर्षों के लिए निवल स्थिति के जोड़ पर आधारित है, इसलिए सितम्बर 2010 तक वर्ष 2010—11 और अक्तूबर 2010 से दिसम्बर 2010 अविध के लिए भी संशोधित दरमान तक पिछले लाभ के समायोजन के बाद मौजूदा चक्र के लिए प्रशुक्क निर्धारण प्रक्रिया में समायोजित होते हुए स्वतः ही प्रभावी हो जाएगा।

(vii). लाइसेंस करार एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले 5 मिलियन मीट्रिक टन का न्यूनतम गारंटीशुदा थुपुट विनिर्दिष्ट करता है। एसडब्ल्यूपीएल ने 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित फार्मूला लेते हुए बर्थ सं. 5ए और 6ए की क्षमता की गणना भेजी है। घाट क्षमता 10.73 एमएमटी और यार्ड क्षमता 5 मिलियन टन प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है और दो क्षमताओं में से कम टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता रूप में माना गया है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजी गई क्षमता गणना में कई किमयां पाई गई हैं। न तो प्रहस्तन दर और न ही घाट क्षमता में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित पोत श्रेणियों की हिस्सेदारी इन बर्थों में वास्तविक पैरामीटरों का प्रतिनिधित्व करती है। स्टेकिंग क्षमता और यार्ड क्षमता गणना में टर्नओवर कारक विभिन्न स्थानों पर भिन्न-भिन्न हैं। एसडब्ल्यूपीएल ने क्षमता का निर्धारण करते समय एचआर कोइल के लिए लागू भिन्न पैरामीटरों को मान्यता नहीं दी है।

जब एनओपीटी से एसडब्ल्यूपीएल टर्मिनल की मानक क्षमता दर्शाने का अनुरोध किया गया था, तब एमओपीटी ने बताया था कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा परिचालित बर्थ सं. 6ए ओर 5ए की संस्थापित क्षमता 5 एमएमटी प्रतिवर्ष है जिसके इन मोरान वैगन लदाई प्रणाली तथा संबंधित परिसंपत्तियों के संस्थापन के साथ 5.15 एमएमटी तक बढ़ने की उम्मीद है। कुछ समय के लिए, यह विश्लेषण 5 एमएमटी प्रतिवर्ष की टर्मिनल क्षमता के आधार पर किया गया है।

यह उल्लेख करने की आवश्यकता नहीं है कि टर्मिनल की मानक क्षमता एमजीटी से अधिक होगी। इसलिए, एसडब्ल्यूपीएल को सलाह दी गई है कि इसमें पाई गई कमियों पर विचार करते हुए अगली प्रशुक्क समीक्षा के समय ठीक प्रकार से टर्मिनल की क्षमता निर्धारित की जाए।

(viii). वित्तीय वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए प्रहसितत वास्तविक यातायात क्रमशः 4.63 एमएमटी तथा 4.32 एमएमटी है। वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए यातायात क्रमशः 4.32 एमएमटी और 4.65 एमएमटी तथा 5.25 एमएमटी का अनुमान लगाया गया है। इस प्रकार यह देखा जा सकता है कि एसडब्ल्यूपीएल केवल वर्ष 2012-13 में एलए में निर्धारित एमजीटी स्तर से अधिक पूर्वानुमान लगाया है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा परिकल्पित मात्रा में वृद्धि विचाराधीन तीन वर्षों के लिए क्रमशः 0.7 प्रतिशत, 7.6 प्रतिशत और 13 प्रतिशत है।

एसडब्ल्यूपीएल ने एमजीटी स्तरों को अर्जित नहीं करने का कारण भंडारण क्षेत्र की कमी और रेलवे नेटवर्क द्वारा निकासी में रूकावटों को बताया है।

एमओपीटी का मानना है कि एसंडब्ल्यूपीएल को सड़क—मार्ग से भी कार्गों की निकासी के लिए सुविधाएं प्रदान करना अपेक्षित है। एमओपीटी और एसंडब्ल्यूपीएल दोनों को टर्मिनल की क्षानता में सुधार के तरीकों के बारे में चर्चा करने और ज्यादा जपयोक्ताओं के लिए टर्मिनल जपलब्ध करवाने की सलाह दी थी और एक संयुक्त नोट प्रस्तुत करने की सलाह दी गई थी। एमओपीटी और एसंडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए संयुक्त नोट में, उन्होंने टर्मिलन की क्षमता में सुधार करने के बारे में समाहार रूप में कुछ भी नहीं बताया है जिसके लिए उन्हें कहा गया था।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा कार्गों के सड़क संचलन के लिए सुविधाएं विकिसत करने का मुद्दा वर्ष 2004 में प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारिण के दौरान भी मौजूद था। प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण में भी, कुछ उपयोक्ताओं द्वारा किए गए निवेदनों के मद्देनजर, एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी दोनों उपयोक्ताओं विशेषतः वे जो कम समताओं का आयात करते हैं, की मांग पर विचार करने के लिए सहमत हैं और सड़क मार्ग से सुपुर्वर्गी संबंधी मामलों को शामिल करने के लिए एक वैकल्पिक परिचालनात्मक योजना तैयार करने का निर्णय लिया है।

पिछले प्रशुक्त संशोधन के दौरान, एमओपीटी ने स्पष्ट किया था कि सड़क-मार्ग द्वारा कोयला/कोक कार्गों के प्रहस्तन के लिए टर्मिनल में सुविधाएं सृजित करने के लिए एसडब्ल्यूपीएल से लगातार बातचीत के बावजूद, इसने कम मात्रा उपयोक्ताओं की मांगों को पूरा करने के लिए सड़क मार्ग द्वारा कार्गों प्रहस्तन के लिए अपेक्षित सुविधाएं अभी भी विकसित/सृजित नहीं की हैं। कुछ उपयोक्ताओं द्वारा दाखिल रिट याचिका के संदर्भ में, गोवा में माननीय बम्बई उच्च न्यायालय ने कोयले के प्रहस्तन के बारे में निर्णय लेने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय को निदेश दिया था, परंतु जीएसपीसीबी के निदेशों के अनुपालन के अधीन। सचिव (पोत परिवहन) के साथ बैठक के दौरान, एसडब्ल्यूपीएल सड़क मार्ग पर विचार करने के लिए सहमत था यदि एमओपीटी कार्गों के मंडारण के लिए बर्थ सं. 7 के पीछे लगभग 10,000 वर्ग मीं0 का क्षेत्र उपलब्ध करवाए। पत्तन, एसडब्ल्यूपीएल और संबद्ध उपयोक्ताओं के साथ चर्चा के बाद सचिव (पोत परिवहन) ने 15 दिसम्बर 2005 को एक आदेश पारित किया था। सचिव (पोत परिवहन) के आदेश सं, पीडी/13011/1/2005—एमओपीटी दिनांक 15 दिसम्बर 2005 का प्रासंगिक कार्यात्मक हिस्सा यहां पुनः प्रस्तुत किया गया है:—

"17. उपर्युक्त परिस्थितियों, गोआ राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड सिंहत सभी संबंधितों के मतों / प्रक्षेपणों पर विचार करने के बाद, मैं निम्नलिखित निष्कर्षों पर पहुंचा हूँ:

(i). एसडब्ल्यूपीएल को लाइसेंस पर दिए गए परिसरों में रूकावटों पर विचार करते हुए, एमओपीटी को तब तक बर्थ सं. 11 में बल्क कोयला/कोक का प्रहस्तन जारी रखना होगा जब तक वैकल्पित सुविधा विकसित नहीं की जाती है। पत्तन बर्ध सं. 10, जहां यात्री/क्रूज़ पोतों के लिए सुविधा उपलब्ध करवाई जा रही है, में साफ ब्रेक बल्क कार्गों का प्रहस्तन करे। पत्तन इस शर्त के अधीन बर्थ सं. 10 पर बल्क कोक के प्रहस्तन पर भी विचार करे कि पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा पत्तन की संतुष्टि के स्तर तक वर्थ की सफाई रखी जाए।

(ii). यह देखा गया है कि टर्मिनल परिचालक, एसडब्ल्यूपीएल की सड़क मार्ग वाले कार्गों के प्रहस्तन में अयोग्यता की वजह से पत्तन बर्थ सं. 10 और 11 में कोयला तथा कोल परिचालनों के प्रहस्तन को जारी रखने के लिए मजबूर है। ऐसी परिस्थितियों के अधीन, यह उपयुक्त नहीं

माना गया है कि न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट आदि के संबंध में लाइसेंस करार के मूल खंडों को संशोधित किया जाए।

(iii). उपयोक्ताओं को कोयला और कोक के प्रहस्तन के समय सभी जरूरी पर्यावरण सुरक्षा संबंधी उपाय करने चाहिएं। ये उपाय गोआ राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड के साथ विचार-विमर्श से कार्यान्वित किए जाएंगे। बोर्ड को भी लागू अधिनियम के अधीन पर्यावरण मानकों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए उपायों का उपयुक्ततः अनुवीक्षण करना होगा। एमओपीटी को जरूरी सहयोग देना चाहिए। स्थानीय नागरिक समिति को भी जोड़ा जाए, यदि अपेक्षित हो।

'सचिव (पोत परिवहन) के निदेशों के साढ़े चार वर्ष से ज्यादा के बाद भी, एसडब्ल्यूपीएल ने अतिरिक्त भूमि क्षेत्र, जो पत्तन से मांगा गया है परंतु आबंटित नहीं किया गया है, की कमी की वजह से सड़क मार्ग द्वारा कार्गो की निकासी के लिए सुविधाएं विकसित नहीं की हैं।

ऐसा होने पर, जब एमओपीटी से एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित यातायात की उपयुक्तता पर टिप्पणी करने का अनुरोध किया गया था तब उन्होंने शुरूआत में बताया था कि वर्ष 2010—11 से 2011—12 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यातायात अनुमान वर्ष 2008—09 के वास्तविक यातायात की तुलना में कम हैं। तथापि, बाद में, उनका मानना था कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अभिव्यक्त मिन्नताओं के मद्देनजर, वर्ष 2010—11 और 2011—12 के लिए यातयात अनुमान उपयुक्त हैं। एमओपीटी ने बताया है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा रेल अवसंख्वा में प्रस्तावित अपग्रेडेशन तथा दो मोबाइल हारबर क्रेनों के पुर्नस्थापन पर विचार करते हुए वर्ष 2012—13 के लिए यातायात अनुमान भी उपयुक्त हैं।

2010—11 के पहले पांच महीनों अर्थात अगस्त 2010 तक के लिए एसडब्ल्यूपीएल का वास्तविक यातायात (एमओपीटी से अनौपचारिक रूप से प्राप्त किया गया) 1.82 एमटीपीए हैं। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वष्र 2010—11 के लिए यातायात अनुमान उपयुक्त प्रतीत होता है जब पहले पांच महीनों के लिए प्राप्त किए गए वास्तविक आंकड़ों के परिप्रेक्ष्य में देखा जाता है। 2012—13 में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित यातायात 5.25 एमटीपीए है जिसे इन—मोशन वैगन लोडर पर प्रस्तावित निवेश के लेखा पर अतिरिक्त प्रशुक्क पर विचार करते हुए लिया गया था। एमओपीटी को लगता है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित प्रशुक्क एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित निवेश पर विचार करते हुए उपयुक्त हैं। एसडब्ल्यूपीएल के यातायात अनुमान बिना किसी संशोधन के इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं।

वैधता अवधि समाप्त होने के बाद होने वाली प्रशुक्क की अगली सामान्य समीक्षा के समय, यदि गलत अनुमानन के कारण एसडब्ल्यूपीएल को अनावश्यक लाभ होना पाया जाता है, अर्जित किया गया अतिरिक्त अधिशेष प्रशुक्क दिशानिर्देशों के अनुसार निर्धारित किए जाने वाले प्रशुक्क में समायोजित किया जाएगा।

(ix). आईएनएसए ने पाया है कि वर्ष 2010—11 से 2012—13 के लिए अनुमानित प्रतिटन कार्गो प्रहस्तन आय पिछले तीन वर्षों में अर्जित प्रति टन कार्गो प्रहस्तन आय की अपेक्षा कम है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वर्ष 2010—11 से 2012—13 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा परिकल्पित कार्गो मिश्रण दोनों बर्ध सं. 5क और 6क में कोक यातायात में कमी दर्शाता है जबिक चूनापत्थर का यातायात और तटीय एचआर कोइल अधिक अनुमानित किए गए हैं। इन कार्गो मदों के लिए मिन्न—भिन्न प्रशुल्क और कार्गो मिश्रण में बदलाव अनुमानित प्रति टन आय में कटौती में योगदान करता है।

वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए अनुमानित थुपुट के लिए प्रशुक्क के मौजूदा स्तर पर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित आय नीचे विश्लेषित की गई है:-

(क). बर्थ किराये से आय वर्ष 2009—10 में अर्जि रु० 2919 लाख से वर्ष 2010—11 में रु० 2046 लाख अर्थात लगभग 29 प्रतिशत तक कम अनुमानित की गई है, हालांकि यातायात दोनों वर्षों के लिए तुलनीय है। अनुवर्ती वर्षों के लिए अनुमानित आय भी पूर्वकाल में प्रतिवेदित वास्तविक बर्थ किराया आय की अपेक्षा कम पाई गई है। जब स्पष्टीकरण मांगा गया था, एसडब्लयूपीएल ने स्पष्ट किया है कि बर्थ किराये से आय वर्धित उत्पादकता के लेखा पर पिछले वर्षों की आय में कटौती दर्शाती है।

एसडब्ल्यूपीएल ने बाद में पिछले तीन वर्षों 2007-08 से 2009-10 के लिए अपने द्वारा अर्जित उत्पादकता, औसत जीआरटी, पार्सल आकार जैसे पोत यातायात ब्योरे भेजे हैं। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए ब्योरों पर विश्वास करते हुए, हमारे द्वारा अनुमानित बर्थ किराया आय पिछले तीन वर्षों में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रतिवेदित पोत पैरामीटरों और उत्पादकता पैरामीटरों की भारित औसत पर आधारित

हैं। इसके अलावा, हमारे विश्लेषण में, अप्रैल 2010 से सितम्बर 2010 तक बर्थ किराया प्रभार से आय उक्त अविध के लिए प्राप्त की गई 1 अ0डा0 = रू० 46.08 की औसत विनिमय दर के आधार पर अनुमानित गई है, उसके बाद, विनिमय दर इस मामले में विश्लेषण को समाहित करने के समय यथा प्रचलित रू० 45.05 पर अद्यतन की गई है।

फपर स्पष्ट किए गए संशोधनों के अधीन, अनुमानित बर्ध किराया आय 2010-11 में रू० 2031 लाख, 2011-12 में रू० 2121 लाख और वर्ष 2012-13 में रू० 2411 लाख है जोकि तदनुरूपी वर्षों के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित रू० 2046 लाख, रू० 2174 लाख तथा रू० 2462 लाख है।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वास्तविक आंकड़ों के पूर्व अवधि निर्धारण ने वास्तविक बर्ध किराया आय एवं पिछले प्रशुक्क आदेश में सुविचारित अनुमानों में भिन्नता दर्शाई थी। हालांकि वर्ध किराया आय एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रतिवेदित वर्ष 2009–10 के लिए वास्तविक पोत पैरामीटरों के आधार पर अनुमानित की गई है, परंतु एसडब्ल्यूपीएल ने अभी भी कुछ शंका जाहिर की है क्योंकि हम यथा प्रेषित पैरामीटरों को अंगीकृत करते हुए 2009–10 के लिए वास्तविक बर्ध किराया आय से मिलान नहीं कर सके थे।

चूंकि इस विश्लेषण में अनुमानित बर्ध किराया आय पूरी तरह से पोत पैरामीटरों और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रेषित उत्पादकता पर पूरी तरह विश्वास करे हुए हैं, यदि अगले प्रशुक्क संशोधन के समय, पैरामीटरों के वास्तविक आंकड़े जिनपर बर्ध किराया का अनुमान लगाने के लिए विश्वास किया जाता है, महत्वपूर्ण रूप से भिन्न पाए जाते हैं तो अतिरिक्त राजस्व उगाही अगले प्रशुक्क संशोधन में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

- (ख). कोक के धूल निवारण के लिए इकाई दर एसडब्ल्यूपीएल के मौजूदा दरमान में निर्धारित रु० 2.15 प्रति टन के दिपरीत राजस्व का अनुमान लगाने के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा रु० 2.75 प्रति टन ली गई है। चूंकि कोक यातायात का कोई अनुमान नहीं लगाया गया है, इसलिए इसका कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। बर्थ सं. 5क में एचआरसी/एचआर स्लेबों के लिए कार्गो प्रहस्तन आय मौजूदा दरमान में निर्धारित रु० 159 प्रति टन के विपरीत रु० 150 प्रति टन अनुमानित की गई है। इस कार्गो मद के लिए आय अनुमानन वर्तमान दरमान में निर्धारित दरों के आधार पर संशोधित की गई है।
- (ग). वर्ष 2008—09 और 2009—10 के लिए, स्वच्छ पानी की आपूर्ति से वास्तविक आय क्रमशः रू० 1.45 लाख तथा रू० 1.51 लाख बताई गई है। एसडब्लयूपीएल ने भावी अनुमानों में इस मद से कोई आय अनुमानित नहीं की है। इसने बताया है कि पानी की प्राप्ति के लिए स्रोत भिन्न दरों के साथ भिन्न है। चूंकि एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट रूप से उल्लेख नहीं किया है कि वह पोतों को साफ पानी की आपूर्ति नहीं करेगा, हमारे विश्लेषण में, साफ पानी की आपूर्ति से आय 2009—10 में प्रतिवेदित वास्तविक आय के आधार पर सभी तीन वर्षों के लिए रू० 1.50 लाख सुविचारित की गई है।
- (घ). उपर्युक्त प्रभारों के अधीन, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा अनुमानित कुल परिचालन आय इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित की गई है। तीन वर्षों 2010—11, 2011—12 और 2012—13 के लिए क्रमशः रु० 7990 लाख, रु० 8459 लाख तथा रु० 9599 लाख की कुल प्रचालन आय के संशोधित अनुमानों पर विचार किया गया है।
- (x). संशोधित प्रशुक्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5.1 अपेक्षा करता है कि महापत्तनों / टर्मिनल परिचालकों के व्यय अनुमान मारत सरकार द्वारा यथा घोषित सभी घटकों के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के मौजूदा संचलन के संदर्भ में मूल्य उतार—चढ़ावों के लिए समायोजित प्रशुक्क के अनुसार होने चाहिए। वर्ष 2010—11 के दौरान सुविचारित प्रशुक्क संशोधन प्रस्तावों पर कार्यवाही करने के लिए 3.76 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि अंगीकृत की गई है। कुछ लागत मदों जैसे बिजली लागत, ईंधन लागत आदि का अनुमान लगाने के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लागू की गई वार्षिक वृद्धि स्वीकार्य स्तर की अपेक्षा अधिक पाई गई है। हमारे विश्लेषण में, वर्ष 2010—11 से 2012—13 के अनुमान तत्संबंधी पिछले वर्षों के वास्तविक आंकड़ों / अनुमान से 3.76 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किया गया है जहां कहीं एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लागू की गई वार्षिक वृद्धि उल्लिखित स्तर की अपेक्षा अधिक है।
- (xi). वर्ष 2009—10 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत इसके वार्षिक लेखों में रु० 371 लाख है। अभियंत्रीकृत उपस्कर और अन्य परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर 3 प्रतिशत पर सिविल कार्यों के सकल मूल्य पर 1.5 प्रतिशत विचार करते हुए, एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2010—11 से 2012—13 के लिए क्रमशः रु० 511 लाख, रु०

692 लाख तथा रु0 728 लाख के अनुमानित मरम्मतों तथा अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाया है। इसने बताया है कि मरम्मत और अनुरक्षण लागत उपस्कर के पुराने पड़ने की वजह से काफी बढ़ने की संभावना है।

यहां यह नोट करना प्रासंगिक होगा कि उपस्कर का पुराना होना एक धीमी प्रक्रिया होगी और यह दर्शाने के लिए किसी विशेष परिस्थिति का अनुमान नहीं लगाया गया है कि ऐसा होने से इस प्रशुल्क वैधता में दूसरे तरीके से होगा। इस सामान्य बयान को किसी दस्तावेजी साक्ष्य अथवा लागत विश्लेषण द्वारा समर्थित नहीं किया गया है।

वर्तमान परिसंपत्तियों के लिए मरम्मत और अनुरक्षण व्यय अन्य निजी टर्मिनलों जैसे विशाखा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड, टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड, आदि के मामले में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार पिछले वर्ष 2009–10 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों से 3.76 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए अनुमानित किए गए हैं। यही दृष्टिकोण अनुवर्ती वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए भी अनुसरित किया गया है।

इस चक्र में सृजित किए जाने के लिए प्रस्तावित परिसंपित्तयों पर संवर्धनात्मक मरम्मतों ओर अनुरक्षण लागत का ध्यान रखने के लिए, मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत इस विश्लेषण में सुविचारित परिसंपित्तयों के सकल प्रखंड में संशोधित परिवर्धनों के संदर्भ में अभियांत्रिक उपस्कर तथा अन्य परिसंपित्तयों के 2 प्रतिशत और सिविल परिसंपित्तियों पर 1 प्रतिशत अनुमानित की गई है।

तदनुसार, मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत का संशोधित अनुमानन वर्ष 2010—11 के लिए रु० 392 लाख, 2011—12 में रु० 408 लाख और 2012—13 में रु० 548 लाख होगा।

- (xii). अनुमानित उपस्कर चालन लागत में तीन लागत तत्व उदाहरणतः बिजली, ईंधन और पानी शामिल है, जिनपर नीचे चर्चा की गई है:-
  - (क). वर्ष 2009-10 के लिए प्रतिवेदित औसत बिजली और ईंधन उपभोग 0.49 इकाईयां ओर 0.16 इकाईयां प्रति टन है।

वर्ष 2010—11 के लिए बिजली उपभोग की मात्रा 0.68 इकाई प्रति टन अधिक अनुमानित की गई है और अनुवर्ती दो वर्षों के लिए यह एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 0.62 और 0.53 इकाईयां प्रति टन अनुमानित की गई है। इसी प्रकार, ईंघन उपभोग विचाराधीन तीन वर्षों के लिए 0.25 लिटर/टन, 0.20 लिटर/टन और 0. 18 लिटर/टन अनुमानित किया गया है।

एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि बिजली उपमोग के उपस्कर के निष्क्रिय रहने के कारण वर्ष 2010—11 के दौरान बढ़ने की उम्मीद है और क्योंकि परिसंपत्तियां पुरानी हो रही हैं तथा सामान्य हो जाएगी जब नए उपस्कर 2011—12 में शुरू किए जाएगे। विशेषतः वर्ष 2010—11 और 2011—12 में बिजली ओर ईंधन उपमोग में वृद्धि का अनुमान लगाने के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा उद्धरित कारण स्वीकार्य नहीं लगते हैं। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए किसी उपयुक्त विश्लेषण के अभाव में, वर्ष 2010—11 और 2011—12 के दौरान बिजली ओर ईंधन के उपभोग में प्रस्तावित वार्षिक वृद्धि को स्वीकार नहीं किया जा सकता। वर्ष 2012—13 के लिए, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित इकाई उपभोग उक्त वर्ष में सकल प्रखंड में परिवर्धनों के मद्देनजर सुविचारित किया गया है।

बिजली और ईंघन की इकाई लागत में वर्ष 2010—11 में क्रमशः 5.8 प्रतिशत और 10 प्रतिशत तक वृद्धि किए जाने का अनुमान लगाया गया है। संशोधित प्रशुक्क दिशानिर्देशों द्वारा इस प्राधिकरण का मार्गदर्शन किया गया है जो 3.76 प्रतिशत पर प्रतिवेदित मौजूदा डब्ल्यूपीआई (सभी घटकों के लिए) के आधार पर व्यय को अनुमानित और यातायात वृद्धि के लिए समायोजित किए जाने की अपेक्षा करते हैं। वर्ष 2009—10 के लिए रूठ 7.27 पर प्रतिवेदित बिजली की इकाई दर को आधार रूप में लिया गया है और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लागू किए गए 5.8 प्रतिशत वृद्धि कारक के विपरीत 3.76 प्रतिशत की दर से वार्षिक वृद्धि स्वीकृत की गई है। बिजली की इकाई दर में 3.76 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि अनुवर्ती वर्षों के लिए भी स्वीकृत की गई है। यह उल्लेखनीय है कि 14 मई 2010 को पारित आदेश में एमओपीटी के दरमान को संशोधित करते समय इस प्राधिकरण द्वारा यही दृष्टिकोण अनुसरित किया गया है।

वर्ष 2010--11 के पहले तीन महीनों के लिए वर्ष 2009--10 हेतु यथा प्रतिवेदित रु० 36.12 प्रति लिटर पर ईंधन की इकाई दर सुविचारित की गई है। अनुवर्ती अवधि के लिए, अर्थात जुलाई 2010 से, इकाई दर जून 2010 के अंत में ईंधन में घोषित बढ़ोतरी पर विचार करते हुए अध्नातन कर रु० 40.27 प्रति लिटर

की गई है। 3.78 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि अनुवर्ती दो वर्षों के लिए ईंघन की इकाई लागत में लागू की गई है।

अनुमानित बिजली और ईंघन लागत संशोधित प्रशुक्क दिशानिर्देशों के अनुसार अनुमान अधीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के दौरान अनुमानित यातायात में वृद्धि के लिए समायोजित किए गए हैं।

(ख). पानी की प्राप्ति लागत कोयला / कोक और चूनापत्थर के लिए ऑफर की गई धूल निवारण सेवा के लिए अनुमानित की गई है। एसडब्ल्यूपीएल ने निवंदन किया है कि पानी का कुछ हिस्सा एमओपीटी से और कुछ हिस्सा बाह्य बाजार से प्राप्त किया जाता है। एसडब्ल्यूपीएल ने पानी बिलों की प्रतियां मेजी हैं जो दर्शाती है कि पानी बाह्य आपूर्तिकर्ताओं से रू० 100 प्रति टन की लागत पर प्राप्त किया जाता है। पानी की प्राप्ति ककी औसत इकाई लागत वर्ष 2009—10 में रू० 54.91 प्रति लिटर है। वर्ष 2010—11 के लिए, पानी की इकाई लागत रू० 50.40 अनुमानित की गई है जोकि पिछले दो वर्षों के लिए भेजे गए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर उपयुक्त पाई गई है। अनुवर्ती दो वर्षों के लिए पानी की इकाई दर में वार्षिक वृद्धि उल्लिखित स्तर के भीतर है।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित पानी का औसत उपभोग वर्ष 2009—10 के लिए वास्तविक पर आधारित है और इसलिए स्वीकार किया गया है।

आय अनुमानन में चूनापत्थर को ऑफर की गई धूल निवारण सेवा से आय शामिल है परन्तु व्यय साइड का अनुमान लगाते समय, एसडब्ल्यूपीएल ने केवल कोयला यातायात पर विचार किया है और चूनापत्थर के यातायात के कारक को छोड़ दिया है। हमारे विश्लेषण में, चूनापत्थर का यातायात भी जल की प्राप्ति की लागत का अनुमान लगाने के समय भी सुविचारित किया गया है।

- (xiii). (क). एसडब्ल्यूपीएल ने बताया है कि नौभरण, अभियंत्रीकृत प्रहस्तन प्रणाली परिचालित करने, भंडारण, वैगनों पर कार्गों की लदाई आदि के लिए परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर विभिन्न कार्गों प्रहस्तन संविदाकारों से आउटसोर्स किए जाते हैं। इसने मौजूदा इकाई दर और प्रत्येक कार्गों समूह के लिए अगले तीन वर्षों हेतु अनुमान इंगित करते हुए परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत की विस्तृत गणनाएं भेजी हैं। गणना में दर्शाई गई मौजूदा इकाई दरों का सत्यापन नहीं किया जा सकता क्योंकि एसडब्ल्यूपीएल ने इस संबंध में कोई दस्तावेज नहीं भेजे हैं। बाद में, एसडब्ल्यूपीएल ने हमारी सलाह पर अप्रैल 2010 से मार्च 2013 तक की अविध के लिए परिचालन तथा अनुरक्षण करार हेतु आउटसोर्सिंग एजेंसी के साथ एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए गए करार दिनांक 10 अप्रैल 2010 की प्रति भेजी है। तथापि, करार प्रति में दर्शाई गई इकाई दर इसकी गणना में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित इकाई दर से मेल नहीं खाती है।
  - (ख). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए आउटसोर्सिंग करार दिनांक 10 अप्रैल 2010 के अनुसार, परिचालन और अनुस्क्षण के लिए आउटसोर्सिंग दर कोक तथा कोयला प्रहस्तन के लिए रू० 40/— प्रति टन और स्टील कोइल तथा स्लैब के लिए रू० 90/— प्रति टन है जबिक वर्ष 2009—10 के लिए इसकी गणना में रू० 30.82 तथा रू० 75 प्रति टन की मौजूदा इकाई दर है। इस प्रकार इकाई दर में वृद्धि कोयला के लिए 30 प्रतिशत और एचआर कोइलों के लिए 20 प्रतिशत है जोकि 3.76 प्रतिशत की खीकार्य वार्षिक वृद्धि से अधिक पाया गया है।

प्रेषित किए गए करार की प्रति का अवलोकन करने पर, यह देखा गया है कि आउटसोर्सिंग करार एसडब्ल्यूपीएल की समूह कम्पनियों में से एक जेएसडब्ल्यू इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड के साथ किया गया है। हालांकि एसडब्ल्यूपीएल ने अन्य एजेंसियों की कोटेशन की प्रति मेजी है जोिक जेएसडब्ल्यू इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड द्वारा उद्धरित दरों से अधिक है, इस संव्यवहार के आमर्स लैंथ रिलेशनिशप को स्थापित करने के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा कोई साक्ष्य नहीं भेजा गया है, इस मद के लिए इकाई दर में तीव्र वृद्धि की अनुमित देना उपयुक्त नहीं होगा।

एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2009—10 के लिए ऑन बोर्ड तथा प्रहस्तन गतिविधि की आउटसोर्सिंग के संदर्भ में परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत का विस्तृत कार्गी—वार परिकलन अलग—अलग भेजा है। इस विवरण में अनुमानित कुल व्यय वर्ष 2009—10 और उस मामले के लिए 2008—09 हेतु वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक कार्गो प्रहस्तन व्यय से मेल नहीं खाता है और इसलिए उस गणना पर विश्वास किया गया है।

वार्षिक लेखों में, परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर आउटसोर्सिंग की लागत 'कार्गो प्रहस्तन व्यय' शीर्ष के अधीन दर्शाई गई है। यह व्यय वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए क्रमशः रु० 1420.79 लाख और

रू० 1403.13 लाख प्रतिवेदित किया गया है। उक्त वास्तविक आंकड़ों के विपरीत, एसडब्ल्यूपीएल ने लागत विवरण में वर्ष 2009–10 के लिए परिचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत रू० 1727 लाख अनुमानित की है। जैसाकि पहले बताया गया है, लागत विवरण में दर्शाए गए आंकड़े में बैंक प्रभार और भंडार उपभोग शामिल है।

वर्ष 2010—11 के लिए अनुमानित परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत को सीएचएलडी के लिए एमओपीटी को किए गए भुगतान को घटाकर वार्षिक लेखों के अनुसार वर्ष 2009—19 में प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों को लेते हुए संशोधित की गई है क्योंकि आधार और यातायात वृद्धि के लिए समायोजित और 3. 76 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि स्वीकृत की गई है। यही दृष्टिकोण अनुवर्ती दो वर्षों के लिए परिचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत का अनुमान लगाने के लिए अनुसरित किया गया है।

- (xiv). एसडब्ल्यूपीएल ने उल्लेख किया है कि उन्हें पट्टे पर दिए गए मूखंडों के लिए एमओपीटी को देय लाइसेंस शुक्क लाइसेंस करारों की शर्तों के अनुसार अनुमानित किया गया है। एमओपीटी ने भी इस स्थिति की पुष्टि की है।
- (xv). पिछले प्रशुक्त संशोधन के दौरान, यह बताया गया था कि एमओपीटी द्वारा किए जाने वाले निकर्षण की मात्रा पर एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी के बीच कुछ विवाद है। विवाद का लंबित निपटान, अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत उपयुक्त वार्षिक वृद्धि के साथ एसडब्ल्यूपीएल को एमओपीटी द्वारा दिए गए बिलों के आधार पर स्वीकार किया गया था। यह बताया गया है कि विवाद अभी हल नहीं हुआ है और यह मामला अरबिटरेटर को भेजा गया है।

वर्ष 2008-09 और 2009-10 में प्रोद्भूत क्रमशः रु० 37 लाख और रु० 26 लाख की अनुरक्षण निकर्षण लागत के विपरीत, एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2010-11 के लिए वर्ष 2010-11 में रु० 146.75 लाख की अनुरक्षा निकर्षण लागत पर विचार किया है।

निकर्षण लागत के अनुमानन की उपयुक्तता जांचने के लिए हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न पर, एमओपीटी ने टिप्पणी की थी कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित निकर्षण की इकाई लागत वर्ष 2009 के दौरान पत्तन द्वारा प्रोद्भूत रु० 110/- प्रति धन मीटर की तुलना में ज्यादा है।

यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2009 में एमओपीटी द्वारा किया गया निकर्षण कार्य, रु० 146.75 लाख के निकर्षण व्यय की प्रतिपूर्ति का दावा करते हुए एसडब्ल्यूपीएल पर मई 2010 में पत्तन द्वारा दिया गया बिल 119667 घन मीटर निकर्षित सिल्ट के लिए रु० 122.63 प्रति घन मीटर पर निकर्षण की इकाई दर गणना करता है। चूंकि एमओपीटी द्वारा दिया गया बिल और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किया गया भुगतान मौजूदा वित्तीय वर्ष 2010—11 में किया गया था, इसलिए एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2010—11 के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत रु० 146.75 लाख अनुमानित की है। इसके अलावा, एसडब्ल्यूपीएल ने इस वर्ष में अनुरक्षण निकर्षण लेक लिए किसी अन्य व्यय पर विचार नहीं किया है। यहां यह बताया गया है कि वर्ष 2010—11 के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत पूर्वकाल में प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों से ज्यादा पाया गया है। तथापि, यह स्वीकार करते हुए कि अनुमान एमओपीटी द्वारा दिए गए बिल के रूप में दस्तावेजी साक्ष्य के साथ प्रमाणित किया गया है और एसडब्ल्यूपीएल ने भुगतान करके इसकी पुष्टि की है, वर्ष 2010—11 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत स्वीकृत की गई है। अनुवर्ती वर्षों के लिए, अनुरक्षण निकर्षण लागत यह परिकल्पित करते हुए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित की गई है कि एसडब्ल्यूपीएल के बर्ध के संदर्भ में एमओपीटी द्वारा किए जाने वाले निकर्षण की मात्रा वर्ष 2009 के समान होगी और इकाई दर में 3.76 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू की गई है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लगाए गए अनुमान पर विश्वास करते हुए, अनुवर्ती वर्षों के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत इस विश्लेषण में सविचारित की गई है।

यदि अगली प्रशुक्क समीक्षा के समय, यह पाया जाता है कि एमओपीटी को प्रतिपूर्ति की गई वास्तविक अनुरक्षण निकर्षण लागत इस विश्लेषण में सुविचारित अनुमानों से कम है अथवा चल रही अरबिटरेशन प्रक्रिया के निर्णय इस विश्लेषण में लगाए गए अनुमान से भिन्न है, तो अब सुविचारित अधिक अनुमान पूर्णतः समायोजित किए जाएंगे।

(xvi). (क). प्रशुक्क दिशानिर्देशों के अनुसार, जुलाई 2003 से पहले बोलियों को अंतिम रूप दिए जाने के मामले में, प्रशुक्क परिकलन को भूस्वामा पत्तन को निजी परिचालकों द्वारा देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी लेखा में प्रशुक्क निर्धारण के लिए लागत रूप में लेना चाहिए तािक इस मद को लेखा में नहीं लिए जाने के कारण होने वाले संभावित कुकसान से बचा जा सके, बशर्ते यह अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि के अधिकतम तक हो।

F 53,1-6

- (ख) एसडब्ल्यूपीएल द्वारा आप्रैल 1999 में एल.ए. पर हस्ताबर किए गए थे सियल्टी (के माग) को पास थू रूप ं में स्वीकृत करने के लिए प्रशुक्क दिशानिर्देश कार्यान्वित करते समय, बेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, विशाखा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड और न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड के मामले में, ्रह्म संदर्भ में नुकसान को स्वीकार्य लागत तत्वों तथा स्वीकार्य प्रतिलाग पर विचार करने के बाद राजस्व घाटा लिया गया था। यदि दूसरे बोलीदाता द्वारा उद्धरित अधिकतम सीमा तक रॉयल्टी स्वीकार नहीं की जाती है, संशोधित प्रशुक्क दिशानिर्देशों के अनुसार, तो इससे नियोजित पूंजी पर प्रतिलान में कटौती होगी और उस सीमा तक 'नुकसान' होगा। अतः एसडब्ल्यूपीएल दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट राजस्व हिस्सेदारी का अधिकतम स्वीकार्य स्तर का दावा करने का हकदार है। एसडब्ल्यूपीएल की पूर्ववर्ती प्रशुक्क समीक्षा तदनुसार की गई थी। अर्थान के अर्थन क्षी र regió propia que das com esta como
- लाइसेंसश्दा परिसरों को हस्तांतरित किए जाने की तारीख के बारे में एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी के (ग). बीच कुछ विवाद है। इस विवाद का लंबित निपटान, एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल नेजून 2003 में एक अनुपूरक करार किया था। इस अनुपूरक करार के अनुसार, 9 नवम्बर 2005 से आगे लाइसेंसधारी को राजस्व हिस्सेदारी का भूगतान करना होगा जो एलए में निर्धारित विभिन्न पैरामीटरों पर परिकलित कार्गी प्रहस्तन प्रभारों पर 18 प्रतिशत की उच्चतम है बशतें न्यूनंतम भूगतान रुं0 12 करोड़ है। यह भी लाइसेंसधारी से अपेक्षा करता है कि नवम्बर 2005 से आगे 5 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष का न्यूनतम गारंटीशुदा थुपुट अर्जित करे। में सम्भाग करा एकी समाग्री के विमान में समान The section of the se
- एमओपीटी ने पिछली प्रशुक्क संशोधन कार्यवाही में उल्लेख किया था कि अगले निम्नतम बोलीदांता द्वारा उद्धरित राजस्य हिस्सेवारी 13.10 प्रतिशत थी और उद्धरित राजस्य हिस्सेवारी की न्यूनतम राशि रु० 11. 10 करोड़ थी हिंदी अने अमेरिक समाम एन्ट्र का लीका कि अनुवाहित
- तदनुसार, एसडब्ल्यूपीएल ने राजस्व हिस्सेदारी वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित कार्गो (ভ). प्रहस्तन आय के अगले उच्चतम बोली अर्थात 13.1 प्रतिशत की सीमा तक पास-धू रूप में सुविचारित ार । की है जोकि प्रशुक्क विशानिर्देशों के अनुसार है। हमारे विश्लेषण में, यही दृष्टिकोण अपनाया गया है ः बशर्ते संशोधितः कार्यो प्रहस्तन आयं पर 13.1 प्रतिशतः की दर से स्वीकार्य राजस्य हिस्सेदारी पर विचार किया जाए।
- (xvii). एसडब्ल्यूपीएल ने बताया है कि मूल्यहास प्रशुल्क विशानिर्देशों के अनुसार परिकलित किया गया है। वर्ष 2010-11 से 2011-12 के लिए मूल्यहास इन वर्षों में सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित परिवर्धनों की सीमा तक अधनातित 🖖 किया गया है ओर अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किए गए कारणों से अवलंबित किए गए हैं। 🤭 🖟

निर्माण अवधि के दौरान प्रोद्भूत रु० 8.70 करोड़ के प्राथमिक व्यय सिविल तथा उपस्कर लागत और लागू दरों पर मूल्यहासित के अधीन पूंजीकृत किए जाने के लिए पहले प्रस्तावित किए गए थे। पिछले प्रशुक्क संशोधन के दौरान, िंहिं इस मदः को अलग-से माना गया था और परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड से अलग रखा गया था तथा व्ययों को परियोजना की रोष अवधि में बांटा गया था। मौजूदा प्रशुक्क संशोधन कार्यवाही में, एसडब्ल्यूपीएल ने अनुरोध के ं बावजूद यह समायोजन नहीं किया है।

· हमारे द्वारा सुविचारित संशोधित लागत विवरण में, प्रारंभिक व्यय के पूजीकृत भाग पर मूल्यहास परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड में परिणामी समायोजन के साथ असन रखा गया है। प्रारंभिक राइट और व्यय नियोजित पूंजी में उपयुक्त संशोधन के साथ एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविकारित रु० 10 लाख की बजाय पिछले प्रशुल्क आदेश में ेक **सुविधारित स्तर पर सुविधारित की गाँँ है।** जानकुर के साथ कर के अस्तर के किस के किस के साथ के साथ के साथ के किस के किस के किस के किस के किस के साथ के साथ

(xviii). यर्ष 2009-10 के लिए बीमा लागत एसडब्ल्यूपीएल द्वारा राज्य प्रतिवेदित की गई है और वर्ष 2010-11 के लिए यह रु० 140 लाख अनुमानित की गई है। ES TO A CONTROL OF THE TAX

एक वर्ष के लिए 1 जुलाई 2010 अवधि के लिए एसेंडब्ल्यूपीएल द्वारा भुगतान किया गया बीमा प्रीमियम एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रेषित बीमां कवर की प्रति के अनुसार रु० 143 लाख है। बीमा प्रीमियम का अनुमान प्रस्तुत किए गए दस्तावेजों के आधार पर वर्ष 2010-11 के लिए रु0 143 लाख सुविचारित किया गया है। The second of the second second 195 We N. W. A.

वर्ष 2011-12 के लिए, एसंडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित बीमा लागत रु० 147 लाख है। चूंकि सकले प्रखंड के लिए प्रस्तावित प्रमुख परिवर्धन इम-मोशन वैगन लदाई से संबंधित हैं और संबंधित परिसंपत्तियाँ वर्ष 2012-13 में अवलंबित की गई हैं, वर्ष 2011-12 के लिए बीमा लागत 2010-11 के स्तर पर बनाए एखी गई है।

वर्ष 2012—13 के लिए, एसडब्ल्यूपीएल ने रूठ 181 लाख पर अनुमानित बीमा लागत का अनुमान लगाया है। यह देखा गया है कि वर्ष 2009—10 और 2010—11 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक बीमा लागत परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के लगमग 0.6 प्रतिशत पर परिगणित होती है। मौजूदा परिसंपत्ति प्रखंड के लिए वर्ष 2010—11 में प्रोद्भूत रूठ 143 लाख के वास्तविक बीमा प्रीमियम पर विचार करते हुए और पूर्वकाल से प्राप्त की गई स्थिति के आधार पर वर्ष 2012—13 में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में संवर्धनों पर 0.6 प्रतिशत बीमा लागत लागू करते हुए, बीमा लागत रूठ 197 लाख परिगणित होती है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित बीमा लागत उपयुक्त प्रतीत होती है, इसलिए, इसे स्वीकार किया गया है।

(xix). वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय का अनुमान 10 प्रतिशत वृद्धि लागू करते हुए लगाया गया है। इस प्राधिकरण का मार्गदर्शन प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा किया जाता है और इसलिए प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय का अनुमान अन्य मदों के लिए यथा सुविचारित वार्षिक वृद्धि स्तर पर सीमित करते हुए संशोधित किया गया है।

सर्वेक्षण व्यय के अनुमानन के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित वार्षिक वृद्धि तथा सामान्य उपव्यिय व्यय स्वीकार्य स्तर के भीतर है और इसलिए बिना संशोधन के सुविचारित किया गया है।

- (xx). एलए के अनुसार, एमओपीटी को एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भुगतान किया गया रु० 1.53 करोड़ का प्रतिभूति जमा परियोजना की समाप्ति पर वापसी—योग्य है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, प्रतिभूति जमा वापसी को 11 प्रतिशत छूट प्रदान करते हुए परियोजना अविध की शेष अविध में वार्षिकीकृत किया गया था। एसडब्ल्यूपीएल ने पिछले प्रशुल्क संशोधन में इसके द्वारा अनुमानित स्तर पर इस मद के प्रभाव पर विचार किया है। पिछली प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में, परियोजना की समाप्ति पर प्राप्ति—योग्य टर्मिनल मूल्य 11 प्रतिशत की छूट दर लागू करते हुए परियोजना अविध में वार्षिकीकृत किया गया था। यही दृष्टिकोण मौजूदा प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में अनुसरित किया गया है।
- (xxi). (क). वित्तीय वर्ष 2009–10 के लिए वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड की अंतिम कीमत रू० 15859 लाख है। एसडब्ल्यूपीएल ने अगले तीन वर्षों 2010–11 और 2011–12 में रू० 9415 के कुल परिवर्धन प्रस्तावित किए हैं।
  - (ख). एलए में लाइसेंसी द्वारा निवेश योजना के बारे में विशेष रूप से उल्लेख नहीं किया गया है। यह लाइसेंसी को अनुमति प्रदान करता है कि लाइसेंसदाता को सूचित करने के बाद अपने विवेक से अतिरिक्त सुविधाएं उपलब्ध करवाए। एमओपीटी ने एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित अतिरिक्त पूंजी परिसंपत्तियों पर पर कोई प्रतिकूल टिप्पणियां नहीं की हैं सिवाय उपयोग के छह वर्षों के बाद ही बही मूल्य पर दो हारबर मोबाइल क्रेन डिस्कार्डिंग करने की जरूरत पर प्रश्न पूछने के।
  - (ग). सकल प्रखंड में प्रस्तावित अधिकांश परिवर्धन इन—मोशन वैगन लदाई प्रणाली के साथ एकल रेल लाइन द्वारा रेल अवसंरचना में प्रस्तावित सुधार से संबंधित हैं। प्रस्तावित पूंजी व्यय वार्षिक टर्नओवर को मौजूदा 26 से 34 करने के लिए दावाकृत किया गया है और इससे मंडारण क्षमता में वृद्धि होगी जोकि टर्निनल की समग्र क्षमता सीमित करते हुए प्रमुख अवरोध है। एसडब्ल्यूपीएल ने अनुरोध के बावजूद इन निवेशों की मौजूदा स्थिति नहीं भेजी है, परंतु निर्दिष्ट किया है कि इन—मोशन वैगन लोडर वर्ष 2011—12 की दूसरी छमाही तक संस्थापित किया जाएगा। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एसडब्ल्यूपीएल ने रेल निकासी सुविधाओं और संबंधित परिसंपत्तियों में सुधार में लिए प्रस्तावित परिवर्धनों के लेखा पर वर्ष 2010—11 और 2011—12 में इसकी क्षमता अथवा कार्गों की मात्रा में किसी वृद्धि का अनुमान नहीं लगाया है। ज्यादा वृद्धि वर्ष 2012—13 में अनुमानित बताई गई है, जहां यातायात के न्यूनतम गारंटीशुदा थुपुट को पार करने की उम्मीद है।

चूंकि प्रस्तावित पूंजी परिवर्धनों का लाम केवल तभी लिया जा सकता है जब सम्पूर्ण उन्नत सुविधा वहां पर हो, इन-मोशन वैगन लदाई प्रणाली से संबंधित अनुमानित पूंजी व्यय वर्ष 2012-13 में सुविचारित किया गया है।

यह अनुमान लगाते हुए कि भंडार उपस्टेशन, धूल निवारकों पर प्रस्तावित निवेश इन—मोशन वैगन लदाई प्रणाली से नहीं जुड़े हैं, इन्हें स्वीकृत किया गया है परन्तु एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दिए गए किसी कार्य आदेश अथवा करार के किसी दस्तावेजी साक्ष्य के अभाव में वर्ष 2011—12 में स्थानांतिरत किया गया था। आईटी, कार्यालय उपस्कर, और बीमा पुर्जों में प्रस्तावित परिवर्धन एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित स्विचारित किए गए हैं।

(घ). वर्ष 2011—12 में शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित दो जलयान अनलोडरों की लागत एसडब्ल्यूपीएल द्वारा रु० 65.21 करोड़ अनुमानित की गई है, तथापि, लागत विवरण में, यह हटाए जाने के लिए प्रस्तावित दो एन्नएमसी के सकल मूल्य को अलग रखते हुए रु० 48 करोड़ सुविचारित की गई है। रु० 65.21 करोड़ पर अनुमानित दो जलयान अनलोडरों की लागत एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रेषित कोटेशन की प्रति के आधार पर विश्वास किया गया है। यह एनएमपीटी, एमओपीटी आदि के अपफ्रंट प्रशुत्क प्रस्तावों में रु० 62 करोड़ से रु० 70 करोड़ की सीमा में अनुमानित दो जलयान लोडरों की लागत से

छह वर्षों में दो एचएमसी को हटाए जाने के कारण पूछने पर एमओपीटी द्वारा कही गई बात के संबंध में, एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित दो जलयान अनलोडर प्रस्तावित इन—मोशन वैगन लदाई प्रणाली के निवेश को कम्पलीमेंट करेगी और इन—मोशन वैगन लदाई प्रणाली के संस्थापन के बाद

संभावित तेजी से निकासी को पूरा करने के लिए अपेक्षित हैं।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दिए गए स्पष्टीकरणों पर विश्वास करते हुए, जलयान लोडर पर प्रस्तावित निवेश पर विचार किया गया है। परन्तु यह पूंजी लागत एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित 2011–12 की बजाय वर्ष 2012–13 में स्थानांरित की गई है।

हमारे विश्लेषण में, दो जलयान अनलोडरों के संदर्भ में सकल प्रखंड में परिवर्धन रु० 65.21 करोड़ पर सुविचारित किया गया है और एचएमसी के सकल मूल्य को अलग रखना अलग—से सुविचारित किया गया है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रेषित 31 मार्च 2012 को दो एचएमसी का सकल मूल्य रु० 1629 लाख और रु० 778.81 लाख का लिखित मूल्य परिसंपत्तियों के सकल / निवल प्रखंड से अलग रखा गया है। संक्षेप में, विश्लेषण में सुविचारित परिवर्धन के सापेक्ष एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित परिवर्धन निम्नवत् हैं:—

(७० लाखों में)

	(रु० लाखा म)							
	एसडक्यूपी	एल द्वारा प्रेवि	त अनुमान		द्वारा सुविचारि			
विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13		
भंडार और उप स्टेशन	75	0	0	0	75	0		
सिलोस	785	1300	. 0	0	0	2085		
धूल निवारण प्रणाली	-37.5	.0	0	. 0	37.5	0		
एचएचएस प्रणाली के लिए बीमा पुर्जे	350	0	0	350	0	0		
2 क्रेनों को बदलते हुए जलयान अनलोडर	0	4800	0	0	0	6521		
रिक्लेमर	0	300	1200	0	0	1500		
कन्वेयर लिंकिंग सिलो	155	135	0	- 0	0	290		
सिलो के लिए इलैक्ट्रिकल मदें	0	47.25	0	0	0	47.25		
रेलवे साइडिंग	20	200		0	0	220		
टाईटी	2.5	0	2.5	2.5	0	2.5		
कार्यालय उपस्कर	0	1.5	0	0	1.5	0		
फर्नीचर	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5		
जोड़	1426.5	6785.25	1204	354	115.5	10667		
घटाएं: दो एघएमसी का सकल मूल्य	-	-	-	•	•	1629		
परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में निवल परिवर्धन	1426.5	6785.25	1204	354	115.5	9038		
वर्ष 2010–11 से 2012–13 में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में कुल परिवर्धन		9415.75			9507.75			

उपर्युक्त तालिका में सकल प्रखंड में कुल परिवर्धनों में मिन्नता दो जलयान अनलोडरों के केपेक्स में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित पूर्णांकन के कारण है।

विविध देनदारियां दो माह की कूल आय पर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित की गई है जोकि प्रशुक्क (xxii). (क). दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश विविध देनदारियों को संपदा आय और टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों तक सीमित करते हैं। इस प्राधिकरण ने कुछ क्षेत्रों में 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में शोधन घोषित करते हुए 30 सितम्बर

2008 को एक आदेश पारित किया था। उक्त आदेश 2006 के प्रशुक्क दिशानिर्देशों को शोधित करता है, साथ ही, विविध देनदारियों के हिस्से के रूप में लिए जाने वाले एलए के सांविदिक दायित्वों से प्रकट

होने वाली कुछ मदों पर आउटफलो की अनुमति प्रदान करता है।

एसडब्ल्यूपीएल के मामले में, एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार (एलए) के अनुच्छेद 7.3.4.3 के अनुसार, राजस्व हिस्सेदारी तत्काल अनुवर्ती माह के 5वें दिन मासिक आधार पर देय है। इस प्रकार यह स्पष्ट है कि एलए भी एसडब्ल्यूपीएल से यह अपेक्षा नहीं करता है कि रॉयल्टी का कोई अग्रिम भुगतान किया जाए।

तथापि, एसडब्ल्यूपीएल से अपेक्षा की जाती है कि उसे आबंटित भूखंडों के लिए पट्टा किराया एलए के अनुच्छेद 7.3.5.2 में यथा विनिर्दिष्ट प्रत्येक वर्ष अग्रिम रूप में भुगतान किया जाए। चूंकि उक्त अग्रिम भगतान एलए प्रावधानों द्वारा शासित होते हैं, इसलिए प्रतिलाभ स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए कार्य पूजी केक हिस्से के रूप में ऐसे पूर्व-भुगतानों पर विचार किया जाए। यह स्वीकार करते हुए कि अग्रिम भुगतान तत्संबंधी माह के लिए देय किराये से समायोजित किया जाएगा और वर्ष के अंत में प्रत्येक वर्ष में अनुमानित पट्टा किरायों के 50 प्रतिशत पर पूर्व-भुगतान की औसत सम्पूर्ण अग्रिम समायोजित किया जाता है। यह आदेश दिनांक 19 जून 2008 में निपटान किए गए समीक्षा आवेदन में सीसीटीएल के मामले में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है।

- (ख). एसडब्ल्युपीएल ने कार्य पूंजी परिकलन करते समय मौजूदा परिसंपत्ति के हिस्से के रूप में पत्तन तथा अन्यों को ऋण एवं अग्रिमों के रूप में अनुमानित रु० 14.70 करोड़ का दावा किया है। लाइसेंस करार के अनुच्छेद 10.12 के अनुसार, एसडब्ल्यूपीएल को पत्तन के पास पूरी लाइसेंस अवधि के ब्याज मुक्त रु० 1.52 करोड़ की प्रतिभूति जमा के लिए कहा गया जोकि परियोजना की समाप्ति के समय वापसी–योग्य है। एसडब्ल्यूपीएल ने पुष्टि की है कि वार्षिक लेखों में दर्शाए गए ऋण और अग्रिम प्रतिभूमि जमा को लेते हैं। एलए की सांविदिक बाध्यताओं से प्रकट होने वाली विशेष मदों पर विचार करने के लिए सितम्बर 2008 के शोधन आदेश में निर्णय से लेते हुए, कार्य पूंजी के हिस्से के रूप में पत्तन के पास प्रतिभूति जमा पर विचार करने का मामला है।
- हमारी सलाह पर, एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2008-09 के लिए रु० 283.12 लाख और वर्ष 2009-10 में रु० (ग). 309.62 लाख की वास्तविक वस्तुसूची उपभोग भेजा है और पुष्टि की है कि ये पूंजी पूर्जे नहीं हैं। वर्ष 2009-10 के लिए प्रतिवेदित वस्तुसूची का औसत उपभोग आधार रूप में लिया गया है और 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है, स्वीकार्य वार्षिक वृद्धि स्वीकृत करने के बाद छह माह का वस्तुसूची उपभोग अगले तीन वर्षों के लिए सुविचारित किया गया है।
- रोकड़ और बैंक जमा दिशानिर्देशों के अनुसार कार्य पूंजी के परिकलन में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एक माह (घ). के रोकड़ व्यय पर सुविचारित किया गया है। परिचालन व्यय अनुमानों में प्रभावी प्रभारों के आलोक में इसे उपयुक्ततः संशोधित किया गया है।
- वर्तमान देयताएं विचाराधीन सभी तीन वर्षों के लिए वर्ष 2009-10 हेतु प्रतिवेदित स्तर पर एसडब्ल्यूपीएल (ङ). द्वारा यथा प्रतिवेदित विचार किया गया है।
- नियोजित पूजी, अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किए गए संशोधनों के अधीन, वर्ष 2010-11 के लिए (च). रुठ 14457 लाख और वर्ष 2011–12 के लिए रुठ 12962 लाख तथा वर्ष 2012–13 के लिए रुठ 21411 लाख परिगणित होता है।
- प्रशुक्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.11 के अनुसार, निजी टर्मिनल परिचालक पूर्ण प्रतिलाभ के लिए हकदार (छ). है यदि किया गया निवेश रियायत करार के अनुसार है भले ही पूर्ण क्षमता उपयोगिता अर्जित न की गई हो। लाइसेंस क्रार परियोजना अवधि के दौरान एसडब्ल्यूपीएल द्वारा कोई निवेश योजना विनिर्दिष्ट नहीं करता है। वास्तव में, लाइसेंस करार का खंड 10.1 एसडब्ल्यूपीएल को उनके द्वारा समय-समय पर यथा अपेक्षित अतिरिक्त सुविधाएं सृजित करने के लिए पूर्ण विवेकाधिकार देता है। इस प्रकार, प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, एसडब्ल्यूपीएल 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर पूर्ण प्रतिलाभ के लिए हक्दार है।

(xxiii). एसंडब्स्यूपीएल ने उप-गतिविधियों अर्थात कार्मों ग्रहस्तन गतिविधि और बर्ध किराया गतिविधि के लिए समेकित क के कि कि लागत विवरण और लागत विवरण मेजा है। एसडब्स्यूपीएल द्वारा दो गतिविधियों के बीच सामान्य व्ययों के आबंटन ें के लिए एसंडक्स्पूपीएल द्वारा अंगीकृत आधार उसी तरह है जैसा पूर्ववर्ती प्रशुक्क संशोधन कार्यवाही में अनुसरित किया गया था। अतः मौजूदा प्रशुक्क संशोधन कार्यवाही में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण पर विश्वास किया गया है।

पूर्व अविधि 2006-07 से 2009-10 के सिए निर्धारित साम का 50 प्रतिशत अर्थात रू 3525.40 लाख इन् क विश्व के प्रत्येक से कुल आय तक आय के अनुसात में दो गतिविधियों के बीच आबंटित किए गए हैं और वर्ष

2010-11 शुरू करके तीन बर्वी में समायोजन के लिए सुविचारित किया गया है।

र अस्ति । स्वरूपि अस्ति कार्या कार्या के स्वरूप के स्वरूप के स्वरूप के स्वरूप अस्ति है। (xxiv). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए समेकित लागत विवरण और मुख्य गतिविधि-वार लागत विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण अनुलगक के भे (ग) रूप में संलग्न किए गए हैं। विस्तीय/लागत विवरणों द्वारा प्रकट किए गए परिणामों की सारबद्ध स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई त्व केरी मह कह प्रकृति के में सहस्रक अर्थ के रे पान रे

<b>萨</b> . 钱.	विवरण	N 2 8 5%		लन आय सार्जी में)		4.1		अधिरोष (+) / घाटा (-) ए० तार्ची हैं) ीहर है हैं हैं		निवल अधिरोप (+) / घाटा (-) परिचासन आय के % रहर में			आसत अविशेव
4.		3030-	2011-	2012	Total	2010-11		2012-13	Total	2019-11	2011-12	2012-13	/घाटा %
1	समग्र टर्मिनल के	7990	8459	9599	26048	877	1251	(+)398	1730	11%	14:8%	(-)4.1%	6.69
	लिए समेकित	ping.	1. 1	25.5	2.51 (5	la la	1 15	3 67%	. r bay	100	1.7	C	
	सागत विवरण	i San	jr 34	391.29	Y 11 9	jis 673 j	N 24760	F 13 15	5 <u>%</u> 25		100	x :	ļ
2	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	5959	6338	7188	19483	992	1225	(-)736	1481	16.6%	)° 19.3%	(-)10.2%	7.69
3.	बर्ध किराया गतिविधि	2031	2121	2411	6563	(-)115	26	338	249	(-)5.7%	1.2%	14.0%	3.89

उपर्युक्त तालिका प्रचलित दरौँ पर 2010-11 से 2012-13 अवधि के लिए 6.6 प्रतिशत के समग्र अधिशेष को दर्शाती है। इसी तरह से समग्र अधिशेष तीन वर्षों की अवधि के लिए रू० 1730 लोख है। एसडब्ल्यूपीएल ने संशोधित प्रस्ताव में घाटशुल्क, कार्गों प्रहस्तन प्रभार और धूल निवारण प्रभार में 32 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है और बर्थ किराये में यथास्थित बनाए रखने का प्रस्ताव किया है। चूकि समग्र स्थिति एवं दैयक्तिक गतिविधियां अधिशेष स्थिति दर्शाती हैं, इसलिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित मौजूदा दरों में कोई वृद्धि स्वीकृत करने के लिए कोई मामला प्रकट नहीं है। इसके विपरीत, मौजूदा प्रशुल्क लागत स्थिति द्वारा वारटेड सीमा तक प्रासंगिक अवधि के लिए कम किया जाना है।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि ऊपर चर्चा की गई अधिशेष स्थिति वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक तीन वर्षों की अवधि से संबंधित है। यह स्वीकार करते हुए कि संशोधित दरमान 1 जनवरी 2011 से प्रभावी होगा, 2010-11 से 2012-13 तक तीन वर्षों की अवधि के लिए अनुमानित रु० 1730 लाख का समग्र अधिशेष शेष अवधि 1 जनवरी 2011 से 31 मार्च 2013 के लिए अनुमानित परिचालन आय में समायोजित की गई है। उपर्युक्त पर विचार करते हुए और लागत रूप में स्वीकृत राजस्व हिस्से के आशिक पास-धू पर कटौती का प्रभाव स्वीकार करते हुए भी, मौजूदा दरमान में सभी प्रशुल्क मदों को अनुमानित अधिशेष समायोंजित करने के लिए 9.5 प्रतिशत तक अक्रॉस-द-बोर्ड कम किए गए हैं। संशोधित प्रशुल्क 1 जनवरी 2011 से प्रभावी होगा 31 मार्च 2013 तक वैध रहेगा।

जब केवल स्टंड आधार पर देखा जाता है, वर्ष 2012-13 घाटा स्थिति दर्शाता है। यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2012-13 में होने वाला घाटा प्रस्तावित अतिरिक्त परिसंपत्तियों अर्थात इन-मोशन वैगन लदाई प्रणाली, संबंधित परिसंपत्तियों के साथ एकल रेल लाइन, रिक्लेमर और वित्तीय वर्ष 2012-13 के प्रारंभ में परिकल्पित किए जाने वाले 2 जलयान अनलौडरों के पुनेस्थापन के वित्तीय प्रमाव की वजह से है। यदि इन प्रस्तावित नई सुविधाओं को वित्तीय वर्ष 2012-13 की शुरूआत तक शुरू नहीं किया जाता है तो वर्ष 2012-13 के लागत विवरण में अनुमानित घाटा अधिशेष स्थिति में बदल सकता है जिससे वास्तव में प्रशुल्क में और कटौती हो सकती है। ऐसी स्थिति में, प्रशुक्क में की गई 9.5 प्रतिशत कटौती इस शर्त के अधीन है कि इन-मोशन वैगन लंदाई प्रणाली, पूरक परिसंपत्तियों के साथ एकल रेल लाइन और जलयान अमलोडरों का पुर्नस्थापन एसडब्स्यूपीएल द्वारा 1 अप्रैल 2012 तक शुकु किया जाएगा। एसडब्ल्यूपीएल को इस संबंध में 31 मार्च 2012 को अथवा पहले वास्तविक स्थिति बतानी होगी। एमऑपीटी को भी यह सलाह दी जाती है कि इस संबंध में प्रगंति पर नजर रखें और रिपोर्ट करे कि क्या इन-मोशन वैगन प्रणाली, संबंधित परिसंपत्तियों के साथ एकल रेल लाइन और रिक्लेमर, दो जलयान अनलोडर से संबंधित सभी परिसंपत्तियां 31 मार्च 2012 को स्थान पर हैं। यदि ये परिसंपत्तियां यहां परिकल्पित के अनुसार शुरू नहीं की जाती हैं तो आगे होने वाली एसंडब्ल्यूपीएल प्रशुल्क की समीक्षा वर्ष 2010-11 और 2011-12 में उन्हें प्रोद्भूत अधिशेष को विधिवत् समायोजित करते हुए की जाएगी।

- (xxv). (क). हालांकि मूल और संशोधित प्रस्ताव में, एसडब्ल्यूपीएल ने बर्थ सं. 6क में मौजूदा दो स्लैब बर्थ किराये को एकल स्लैब में युक्तिसंगत किए जाने का प्रस्ताव किया था, हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर जवाब भेजते समय यह मौजूदा स्लैब ढांचे को जारी रखने के लिए सहमत है। अतः मौजूदा स्लैब ढांचा इस शर्त के अधीन जारी है कि इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय के अनुसार मौजूदा बर्थ किराये में 9.5 प्रतिशत की कटौती की जाए।
  - (ख). रियायती प्रशुक्क निर्धारित करते समय, एसडब्ल्यूपीएल ने डॉलर मूल्यवर्गित दर को रूपए में विनिमय के परिवर्तन के प्रयोजन के लिए रू० 46.25 की विनिमय दर पर विचार किया है। एसडब्ल्यूपीएल के दरमान के पिछले सामान्य संशोधन के समय सुविचारित विनिमय दर इस मामले के समाहार के समय 1 अ०डा० = रू० 45.05 के विपरीत 1 अ०डा० = रू० 44.62 थी। प्रशुक्क दिशानिर्देश प्रशुक्क संशोधन कार्यवाही के समय तटीय पोत दरों के पुनर्विवरण की अनुमित नहीं देते हैं। प्रासंगिक दिशानिर्देशों का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि विनिमय दर में उतार—चढ़ाव के संचयित प्रभाव की वजह से बार—बार तटीय पोतों पर बोझ न पड़े। तटीय पोतों के लिए निर्धारित वर्तमान बर्थ किराया विदेशी मुद्रा विनिमय दर के बिना किसी पुनर्विवरण के 9.5 प्रतिशत तक कम किए गए हैं।
- (xxvi). विलंबित भुगतान के लिए ब्याज की दंडात्मक दर 15 प्रतिशत प्रस्तावित की गई है। एसडब्ल्यूपीएल ने बताया है कि चूंकि पीएलआर आरबीआई दिशानिर्देशों पर बैंकों द्वारा की गई संकल्पना है, इसलिए दंडात्मक ब्याज को पीएलआर से जोड़ना ज्यादा साध्य नहीं है। भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर (पीएलआर) 12.25 प्रतिशत है। उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा विलंबित वापसियों पर ब्याज की दंडात्मक दर से संबंधित प्रस्तावित प्रावधान 2005 के प्रशुक्क दिशानिर्देशों के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक के प्रचलित पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक 14.25 प्रतिशत की ब्याज दर से अद्यतन किया गया है।
- (xxvii). कुछ सामान्य निबंधन एवं शर्तें जैसे विदेशी/तटीय पोत निर्धारित करने के लिए मानदंड, तटीय कार्गो/कंटेनर/पोतों के लिए रियायती दर, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुक्क एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित अधिकतम स्तर हैं, आदि जो प्रशुक्क दिशानिर्देशों के अनुसार पाए गए हैं और अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारण संशोधित किए गए हैं।
- (xxviii). सेवा कर, शैक्षिक अधिभार की वसूली के बारे में प्रस्तावित टिप्पणी सं. 13 अन्य पत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों में निर्धारित नहीं किए गए हैं और इसलिए एसडब्ल्यूपीएल के मामले में शामिल नहीं किए गए हैं। तथापि, ऐसे टैक्स और अधिभार सरकारी निर्देशों के अनुसार वसूल किए जाते हैं।
- (xxix). एसडब्ल्यूपीएल ने घाटशुल्क शब्दावली की परिभाषा शामिल करने का प्रस्ताव किया है। घाटशुल्क एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सभी आयातित अथवा निर्यातित अथवा परिवहनित और प्रहस्तित कार्गो पर वसूली—योग्य देयताओं को कवर करने के लिए बताया गया है। सामान्यतः सभी कार्गो आयात/निर्यात अथवा परिचालक द्वारा प्रहस्तित पोतांतरण को घाटशुल्क अदा करना होता है जब तक कि दरमान में इससे छूट नहीं दी जाए। प्रस्तावित टिप्पणी वास्तव में 'घाटशुल्क' शब्दावली को परिभाषित नहीं करती है, इसलिए, यह जरूरी नहीं समझा गया है कि इसे दरमान में शामिल किया जाए।
- (xxx). एसडब्ल्यूपीएल ने अपने दरमान में निर्धारित पानी आपूर्ति के लिए मौजूदा प्रभार हटाने का प्रस्ताव किया है और इस सेवा के लिए प्रशुक्क की वसूली हेतु एमओपीटी के दरमान में निर्धारित दरों का संदर्भ दिया है। एसडब्ल्यूपीएल ने पुष्टि नहीं की है कि वह पोतों को पानी की आपूर्ति की सेवा ऑफर नहीं करेगा। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि संशोधित आय अनुमान वर्ष 2009—10 में प्रतिवेदित स्तर पर पानी आपूर्ति से आय सुविचारित की गई है। ऐसी रिधति में, इस सेवा के लिए दरमान में एक दर रखना उपयुक्त होगा ताकि प्रशुक्क व्यवस्था बनी रहे यदि सेवा ऑफर की जाती है। 9.5 प्रतिशत कटौती के बाद पानी की आपूर्ति के लिए मौजूदा दरें संशोधित दरमान में निर्धारित की गई हैं।
- (xxxi). एसडब्ल्यूपीएल ने इस आधार पर मौजूदा पृथक घाटशुल्क और ताप कोयला के लिए निर्धारित कार्गो प्रहस्तन प्रभारों को हटाने का प्रस्ताव किया है कि उसने इस कार्गो के प्रहस्तन का प्रस्ताव नहीं किया है। वास्तविक यातायात एवं अमान कोई ताप कोयला यातायात नहीं दर्शाता है। ऐसी स्थिति में, ताप कोयला के लिए पृथक प्रविष्टि हटाए जाने के लिए एसडब्ल्यूपीएल का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है। मौजूदा विवरण ताप कोयला से इतर सभी प्रकार के कोयले मौजूदा दरमान में बनाए रखे गए हैं।

- (xxxii). बर्ध सं. 5क के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार के अधीन सेवाओं की सूची में जलयान से बर्ध पर कार्गो की उतराई, बर्ध से एसडब्ल्यूपीएल स्टेकयार्ड तक संचलन शामिल है और मौजूदा दरमान के अनुसार स्टेक यार्ड के भीतर कार्गो का संचलन और रेलवे वैगनों से कार्गो उतराई अथवा चढ़ाई भी शामिल हैं। एसडब्ल्यूपीएल ने बिना कोई कारण स्पष्ट किए मौजूदा टिप्पणी से स्टेक यार्ड के भीतर कार्गो के संचलन की सेवाओं और रेलवे वैगनों से कार्गो की उतराई अथा चढ़ाई हटाने का प्रस्ताव किया है। चूंकि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा उक्त सेवाओं को हटाने के लिए प्रभाव और कारण स्पष्ट नहीं किए गए हैं, इसलिए मौजूदा टिप्पणी को जारी रखने की अनुमति दी गई है।
- (xxxiii).मौजूदा दरमान विनिर्दिष्ट करता है कि खोलने और बांघने की व्यवस्था उपयोक्ताओं द्वारा पोत के मास्टर की संतुष्टि से उनकी लागत पर की जाएगी। एसडब्ल्यूपीएल ने उक्त टिप्पणी को इस तरह संशोधित करने का प्रस्ताव किया है कि खोलना और बांघना उपयुक्त लेबर तथा सामग्री सहित उपयोक्ताओं द्वारा पोत के मास्टर की संतुष्टि से अपनी लागत पर व्यवस्था की जाएगी। चूंकि प्रस्तावित संशोधन केवल भ्रम को दूर करने के लिए हैं, मौजूदा दरमान में प्रचलित स्थिति में परिवर्तन करने का आशय नहीं है, और उपयोक्ताओं की ओर से कोई आपत्ति नहीं की गई है, मौजूदा प्रावधान में प्रस्तावित संशोधन स्वीकार किया गया है।
- (xxxiv). संशोधित प्रशुक्क दिशानिर्देशों के अनुसार, निजी प्रचालकों से अपेक्षा की जाती है कि वे टर्मिनल के बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन और तलचिहन स्तर से कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन प्रस्तावित करें। पिछले प्रशुक्क संशोधन में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सहमति के बावजूद, एसडब्ल्यूपीएल ने वर्तमान प्रस्ताव में प्रोत्साहन / हतोत्साहन योजना का प्रस्ताव नहीं किया है। एसडब्ल्यूपीएल को दोबारा सलाह दी जाती है कि प्रशुक्क की समीक्षा के लिए अपने अगले प्रस्ताव के समय ऐसी योजना तैयार की जाए।
- (xxxv). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश तीन वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित करते हैं। चूंकि इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित वित्तीय स्थिति केवल 31 मार्च 2013 तक है, इसलिए एसडब्ल्यूपीएल के संशोधित दरमान की वैधता 31 मार्च 2013 तक निर्धारित की गई है।
- (xxxvi). चूंकि एसडब्ल्यूपीएल के मौजूदा दरमान की वैधता 30 सितम्बर 2010 तक है और संशोधित दरमान राजपत्र में इसकी अधिसूचना की तारीख के 30 दिनों बाद से प्रभावी होगा, इसलिए एसडब्ल्यूपीएल को मौजूदा दरमान 31 दिसम्बर 2010 तक जारी रखने की अनुमति दी जाती है। संशोधित दरमान 1 जनवरी 2010 से लागू किया गया है। मौजूदा प्रशुल्क व्यवस्था को 31 दिसम्बर 2010 तक स्वीकृत किए जाने का प्रभाव प्रशुल्क कटौती की मात्रा निर्धारित करते हुए सुविचारित किया गया है।
- 14.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार—विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण **अनुलग्नक—II** रूप में संलग्न एसडब्ल्यूपीएल का संशोधित दरमान अनुमोदित करता है।
- 14.2. एसडब्ल्यूपीएल का संशोधित दरमान और शर्ते 1 जनवरी 2011 से प्रभावी होगी और 31 मार्च 2013 तक प्रभावी रहेंगी। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।
- 14.3. एसडब्ल्यूपीएल का प्रशुल्क परिचालक द्वारा भेजी गई सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए विभिन्न अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि इस प्राधिकरण को निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी भी समय ऐसा लगता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा यहां पर स्वीकृत अनुमानों से विपथन है तो यह अपेक्षा कर सकेगा कि एसडब्ल्यूपीएल अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल करे और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के लेखा पर प्रोद्भूत लाम पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।
- 14.4. इस संबंध में, एसडब्ल्यूपीएल से अनुरोध है कि वर्ष की प्रत्येक तिमाही के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की एक रिपोर्ट प्रेषित की जाए। ऐसी रिपोर्ट उसी प्रारूप में दाखिल करनी होंगी जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। रिपोर्ट के साथ प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित करते समय विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नता के कारण भी बताएं। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के लिए वास्तविकताओं और अनुमानों के बीच (+)/(-) 20 प्रतिशत की भिन्नता पाई जाती है तो टीएएमपी संबद्ध परिचालक को अनुसूचित समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है। यदि एसडब्ल्यूपीएल टीएएमपी, द्वारा विनिर्दिष्ट की जाने वाली समय सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में विफल रहता है तो प्रशुल्क की समीक्षा के लिए यह प्राधिकरण अपनी और से कार्यवाही शुरू करेगा।

रानी जाधव, अध्यक्षा

अनुलग्नक - 1 (क)

#### साऊथ वस्ट पोर्ट लिगिटैंड का समेकित लागत विवरण

€.R.	विवरण		वास्तविक आंकड़े		वर्तमान प्रसुत्क	पर एसडस्पूपूरी द्वारा	वित अनुमान	टीप्एम्पी द्वास	यथा संशोधित वर्तमान	रु० ताखों में दशुक्त पर अनुमान
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	यातायात (मीघट० में)	4.40	4.63	4.32	4,35	4.65	5.25	4 35	4,65	5.25
	समता उपयोगिता	88 0%	92.6%	86 5%	87.0%					
		52 676	52.576	00 3 %	07.076	93.0%	105.0%	87.0%	93.0%	105.0
<u>!</u>	कुल परिचालन आर								<u> </u>	
<del></del> .	यद्भ कामी पहरतम आय	€,838	6,663	6,297	5,925	6,309	7,145	5,958	6,337	7,187
	प्रभ्य यत संबंधित आय	2,498	2,924	2,919	2,046	2,174	2,462	2,031	2,121	2,411
	्रभवद्भण अन्य आव Total (i to iii )	3	1	54				1.50	1 50	1.5
	परिवासन सामते	9,339	9,588	9,270	7,971	8,483	9,606	7,990	8,459	9,599
<u> </u>	ण्यः र्वदाक्षमा और पराक्षा लेख									
	१ - १३ तनकार १ - १ <b>८५०</b> ।	1.462	1,462	1,382	1,663	1,877	2,188	1,444	1,602	1,876
	च न्यंद्र १९६० - १ व्यक्ति स्वयंत्र	405	471	371	511	692	728	392	408	54
	प्रभाव अनुस्थान विचाराप	7	37	412 26	570 147	635 153	647 158	447	504	65:
	अब ोवर्ग्य र प्रसंदर्भ	896	873	825	776	826	936	147 780	152	15
	ं इ फत्तन को धः प किस्रों	: 26	237	335	352	369	388	352	830 369	94
	5752 VA.	9.6	132	122	149	147	181	143	143	388
	34.42 Eur 25.	12	21	23	76	25	26	24	25	181
	Total / to vis	5.382	3,868	3,486	4,382	4,726	5,252	3,729	4,033	4,773
15	All territ	1,448	1,521	1,546	1,555	1,889	2,250	1,583	1,588	2,261
		The state of the state of								
V	1ड्राय									
	. अ. प्रसान और अवस्थान वसरेकार स्थान प्रसान प्रसादक	\$22 C	418	521	573	630	693	541	561	582
	वरूद राज्येक एव अकार एकाल एवट-बोब	37	37	84	67	90	94	87	90	94
	Total ( i to 10 )	431	613	37 542	16   970	10 T30	10	37	37	37
					*/1	7301	787	665	688	713
	AE 30	5,731	5.794	5,634	5.617	7,345	8,299	5,977	6,310	7,747
·								-,		1,141
V)	परिवासन अधिरोष/(घाटा) ः १, म. ा. इ.स. विता और विकित आव (एकएमआई)	4.107	3.594	3,585	5 434	1,138	1.308	2,013	2,149	1,852
	्पद्धण्याम् अन्य आय	*****	-							
	(ii) परियोजना अवधि की समाधि पर वापसी-योग्ध प्रतिमृति कशा ≰	63	65,93 0.4	45.44						
	साख वापसी		04	0.4	92	02	0.2	0.46	0.51	0 57
	डवजोड एकएमधा	5.12	65.93	45.84	02	0.2	0.2	0.5	0.5	0.6
VII	वित्तं और विकिध व्यय (एफएमई)	-	•				-	-	-	
/111	एफएमआई घटाव एफएमई : टप्ट टक्ट द	5.1	65.9							
-	1,	9.1	65.9	45.8	02	0.2	0.2	(0.5)	(0.5)	(0.6)
Х	अधिरोष/घाटा	4,112	3,949	3,632	1,434	1,138	1,308	2,014	2,150	1,862
	नियोजित पूजी पर प्रतिसाम	40.000							=,100	300,1
		18,639	17,197	15,723	19,043	24,267	23,717	14,457	12,962	21,411
KI	पिछलं आदीर के अनुसार वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए 15 प्रतिशत की दर से पूर्व अवकी हेतु आरओसीई। मीजूदा कार्यवाही में 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई।	2,796	2,580	2,358	3,047	3,883	3,795	2,313	2,074	3,426
							· ·	-		
(II	भमता उपयोगिता के लिए तमायोजित आरओसीई निवल अधिरोष / (घाटा) कमाम	2,796	2,580	2,358	3,047	3,883	3,795	2,313	2,074	3,426
V.	वास्तविक आकरों की समीक्षा के आधार पर वर्ष 2006-07 के लिए कुल	1,317	1,370	1,273	(1,613)	(2,744)	(2,487)	(299)	76	(1,573)
	अधिरोष एव वास्तविक आकड़ों के आधार पर 207-00 से 2009-10 में प्रोतमूत ऑस्ट्राम और विफर्त आदेश में मुविधारि अनुमान।							7,051		
(VI	वर्षे 2008-07 और 2007-08 से 2009-10 के ः 1रोम का 50 प्रतिमात नमायोजन के लिए सुविवारित। (एसडस्व्यीएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए इसके द्वारा मुख्यांकि अधिरोध का 50 प्रतिसत समायोजित करने पर विधार किया है)				1,488			3,525.4		
VII	तीन वर्षों में प्रादेभूत लाम के 50 प्रतिशत का समायोजन									
VIII	पूर्व अधिशेष के समायोजन के बाद निवत अधिशेष/(पाटा)			<del></del>	(1,365)	(2,496)	(2,239)	1,175.12	1,175.12	1,175.12
			•	- 1	(1,000)	(2,430)	(2,238)	877	1,251	(398)
IX	निवल अधिशेष/(धाटा) प्रचालन आय के प्रतिशात कप ने				-17%	-29%	-23%	11.0%	14 8%	-4.1%
x	तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 तक के लिए श्रीसद निवल अभिरोष / घाटा					-23%			6.6%	

अनुलग्नक – 1 (ख)

कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण

रू० लाखों में

	कार्गा प्रहस्तन गीताबाध के लिए लार	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए सागत विवरण					
<b>क्र.</b> सं.	विवरण	वर्तमान प्रशुक्क	पर एसबस्यूपीएर	त द्वारा अनुमानित	टीएएम	पी द्वारा संशोधित	अनुमान
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	कार्गो	4.35	4.65	5.25	4.35	4.65	5.25
1	परिवासन आय						
	कार्गो प्रहस्तन आव	5,925	5,309	7,145	5,958	6,337	7,187
	अन्य आय	•			1.50	1.50	1.50
	प्रचासन आय	5,925	5,309	7,145	5959	6338	7188
II	प्रत्यक्ष परिवालन व्यय						
	(i) परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर	1,593	1,770	2,077	1,383	1,534	1,798
	(ii) मरम्मत और अनुरक्षण + लेबर	361	542	578	292	308	448
	(iii) उपस्कर चालन लागत	670	636	647	447	504	655
	(iv) रॉयल्टी / राजस्व हिस्सेदारी	776	826	936	780	830	941
	(v) रियायत करार के अनुसार पट्टा किराये	140	147	154	140	147	154
	(vi) <b>री</b> मा	79	99	123	82	95	123
	(vii) अन्य ध्यय	24	25	26	24	25	26
	कुल	3,643	4,045	4,541	3,149	3,443	4,145
IN	मूल्यहास	1,164	1,468	1,829	1,162	1,167	1,840
IV	उपरिव्ययों की आबंदित हिस्सेदारी						
	(i) प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय	426		516	402	417	433
	(ii) सामान्य उपरिव्यय	65	67	70	65	67	70
	(iii) प्रारंभिक व्यय और अपफ्रट मुगतान सहट-आफ	10	10	10	37	37	37
	<b>কু</b> ল	500	545	595	503	521	539
V	परिचालन अधिरोव (I) — (II) — (III) ~ (IV)	619	250	180	1,145	1,207	663
VI	प्रतिभूति जमा कौ साख वापसी	_		-	0.46	0.51	0.57
VII	अधिरोप/ घाटा	619	250	180	1,146	1,207	664
VIII	गतिविधि के लिए नियोजित पूजी	10,702	16,325	16,148	6,459	5,384	14,245
ΙX	आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य (16%)	1,712	2,612	2,584	1,033	861	2,279
Х	समता उपयोगिता के लिए समायोजित आखोसीई	1,712	2,612	2,584	1,033	861	2,279
ΧI	निवल अधिरोप/(घाटा) (X) - (XIII)	(1,094)	(2,362)	(2,404)	113	346	(1,615
XII	हमारे द्वारा समायोजन के लिए सुविधारित 2006-07 और 2007-08 से 2009-10 में प्रोदभूत अधिशेष/ घाटा लोग। एसडब्स्यूपीएल ने वह 2007-08 से 2009-10 के लिए इसके द्वारा मूल्यांकित				0.000	U	
XIII	अध्याशेष समायोजित करने पर विधार किया है।		628		2,636		
	2010-11 से शुरू करते हुए तीन वर्षों में प्रोद्मूत लाम का समायोजन।	105	105	105	879	879	879
XIV	निवल अभिरोप/(घाटा) पूर्व अधिरोप के समायोजन के बाद	(989)	(2,257)	(2,299)	992	1,225	(736)
ΧV	निवल अधिरोब/(घाटा) परिवालन आय के प्रतिशत कप में	-16.7%		-32.2%	16.6%	19.3%	-10.2%
XVI	तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 तक के लिए बॉस्त निवल अविरोध/घाटा		-28%			7.6%	

अनुलग्नक — ! (ग) ७० सन्तों वे

बर्च किराया गतिविधि के लिए लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	वर्तमान प्रशु	ल्क पर एसडब्ल अनुमानित	यूपीएल द्वारा	टीएएम	पी द्वारा संशोधिक	त अनुमान
1	परिचालन आय	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	बर्ध किराया	2046	2174	2462	2024	2121	044
		2040	2114	2402	2031	2121	241
	कुल राजस्व	2,046	2,174	2,462	2,031	2,121	2,41
II	प्रत्यक्ष परिचालन व्यय						
	(i) परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर	70	400	444			
	(ii) मरम्मत और अनुस्ताण लेबर सहित	70 150	108	111	61	67	7
	(iii) अनुरक्षण निकर्षण	147	150	150	10.	100	10
	(iv) रियायत करार के अनुसार देय पट्टा किराये (जल क्षेत्र 60500 वर्ग मी0)	211	153 222	158 233	147 211	152 222	15 23
	(V) बीमा	61	48	58	61	48	5
	যুব	640	681	711	580	590	628
Ш	मूल्यहास	421	421	421	42.	421	42
IV	उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा						
	(i) प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय	147	162	178	139	144	149
	(ii) सामान्य उपरिव्यय	22	23	24	22	23	24
	कुल	169	185	202	161	167	173
V	बुल व्यय						
V	परिचालन अधिशेष / (घाटा) (I) — (II) — (III) - (IV)	816	888	1128	868	943	1188
VI	आबटित एफएमई घटाय एफएमआई						
VII	अधिरोब / घाटा (V) + (VIII)	816	888	1128	868	943	1188
VIII	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी						
		8339	7940	7567	7998	7579	7166
	आरओसीई – अधिकतम स्वीकार्य (16%)	1334	1270	1211	1280	1213	1146
Х	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	1334	1270	1211	1280	1213	1146
ΧI	निवल अधिशेष / (धाटा) (X) - (XIII)	(519)	(383)	(83)	(411)	(270)	42
	हमारे द्वारा समायोजन के लिए सुविचारित 2006–07 और 2007–08 से 2009–10 में प्रोद्भूत अधिशेष/धाटा लाम। एसडब्ल्यूपीएल ने वन्न 2007–08 से 2009–10 के लिए इसके द्वारा मूल्यांकित अधिशंष समायोजित करने पर विचार किया है।		860		889		
:	2010-11 से शुरू करते हुए तीन वर्षों में प्रोदभूत लाम का समायोजन।	143	143	143	296	296	296
(IV	निवल अधिरोष/(घाटा) पूर्व अधिरोष के समायोजन के बाद	(375)	(239)	61	(115)	26	338
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XVI/I % में)	-18.3%	-11.0%	2.5%	-5.7%	1.2%	14.0%
(VI	तिन वर्षों 2010—11 से 2012—13 तक के लिए औसत निवल अधिरोव/घाटा		-9.0%			3.8%	

अनुलग्नक--11

## साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड दरमान

#### 1. परिमाषाएँ:

इस दरमान में जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिमाषाएं लागू होंगी:

- (i). "प्रति दिन" अर्थात प्रति केलेंडर दिवस जब तक कि अन्य उल्लिखित न हो।
- (ii). "एसडब्ल्यूपीएल" अर्थात साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड, भारत में निगमित एक कम्पनी, इसके उत्तराधिकारी और सहयोगी।
- (iii). "पत्तन" अर्थात मुरूगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) जबिक "टर्मिनल" अर्थात साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल), अब अथवा यहां के बाद साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड द्वारा परिचालित।
- (iv). "तटीय पोत" अर्थात सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (v). "तटीय कार्गों" अर्थात कोई कार्गों, जो पोत अन्य भारतीय पत्तन अर्थात विलोमतः इसके मूल अथवा गंतव्य के बावजूद नौभरण के बाद एक भारतीय पत्तन में उतारा जाता है।
- (vi). "विदेशी कार्गो" अर्थात तटीय कार्गों से इतर कोई अन्य कार्गों।
- (vii). "विदेशगामी पोत" अर्थात तटीय पोत से इतर कोई अन्य पोत।
- (viii). "टन" अथवा "मी0ट0" अर्थात 1,000 किलोग्राम का एक मीट्रिक टन अथवा एक घन मीटर।

## 2. सामान्य निबंधन एवं शर्ते

- (i) पोत की स्थिति, जैसािक सीमाशुल्क अथवा नौवहन महािनदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत—संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ 'तटीय" अथवा 'विदेशगामी श्रेणी" में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति स्थान की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- (ii) (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपांतरण आदेश के आधार पर तटीय चालनं में परिवर्तित हो सकता है।
  - (ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्री यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
  - (ग) ऐसे परिवर्तन के मामले में, तटीय दरें पोत द्वारा तटीय सामग्रियों का लदान करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी।
  - (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गों का उतराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होंगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रमार्य होंगी।
  - (ड.) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने हेतु किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iii) जहां कहीं पोत संबंधित प्रभारों की दरें अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित की गई हैं, वहां प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहायक बैंकों अथवा अन्य किसी सरकारी क्षेत्र के बैंकों द्वारा, जैसा समय—समय पर विनिर्दिष्ट किया जाए, अधिसूचित बाज़ार क्रय दर, पर उसके समतुल्य भारतीय रूपए में अमेरिकी मुद्रा के रूपांतरण के बाद भारतीय रूपयों में वसूल किया जाएगा। पोत के पत्तन में प्रवेश की तारीख ऐसे रूपांतरण के दिन के रूप में गिना जाएगा।
- (iv) पोत के पत्तन में तीस दिन से अधिक के लिए रूकने के मामले में पोत के आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में संभावित रूप से परिवर्तित होगा।
- (v). (क). सभी तटीय कार्गो, ताप कोयला, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह गुट्टिकाओं से इतर, के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो / कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे।

- (ख) कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, घाटशुल्क सहित जलयान—घाट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड / भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर रियायती दरें वसूल की जानी चाहिए।
- (ग). विदेशी पत्तन से कार्गों, जो भारतीय पत्तन "ख" को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन "क" पर पहुंचता है, इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। अन्य शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत्त पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/को कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
- (घ). तटीय कार्गो / पोतों के लिए प्रभार "भारतीय रूपए" में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।
- (vi). देयताओं की गणना करने के प्रयोजन के लिए, भार द्वारा इकाई 1 टन अथवा 1000 किलोग्राम होगी, मात्रा माप द्वारा इकाई 1 घन मीटर होगी और बल्क में दवों के लिए क्षमता माप द्वारा इकाई 1000 लिटर होगी।
- (vii). किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा माप गणना करने में, 0.5 तक के अंश 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 और अधिक के अंश एक इकाई माने जाएंगे सिवाय इसके कि जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।
- (viii). विलंबित भुगतानों / वापसियों पर ब्याज :
  - (क). उपयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी प्रकार, एसाडब्ल्युपीएल विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
  - (ख). दंडात्मक ब्याज की दर 14.25 प्रतिशत होगी। दंडात्मक ब्याक दर एसडब्ल्यूपीएल और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
  - (ग). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब को एसडब्ल्यूपीएल द्वारा बिल देने की तारीख के 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट पत्तन न्यास की संपत्तियों की सेवाएं लेने/प्रयोग करने के पूर्व किया जाता है और/अथवा जहां इस दरमान में अग्रिम रूप में प्रभारों का भुगतान एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
  - (घ). वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज़ों को प्रस्तुत करने के बाद, इनमें से जो भी बाद में हो, केवल 20 दिन गिना जाएगा।
- (ix). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूपए में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (x). (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम हैं; इसी प्रकार, रियायत और छूट निम्नतम स्तर हैं। एसडब्ल्यूपीएल कम दरें वसूल कर सकता है और/अथवा अधिक रियायत और छूट दे सकता है, यदि वे ऐसा चाहे तो।
  - (ख). एसडब्ल्यूपीएल भी दरमान में निर्धारित दरों को लागू करने पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तियुक्त बना सकता है, यदि वे ऐसा चाहें तो, यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को प्रति इकाई दर में राहत दी जा सकती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं होंगी।
  - (ग) एसडब्ल्यूपीएल को ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्ते के युक्तिकरण की सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्तों में बाद में किए जाने वाले किसी भी परिवर्तन की सार्वजनिक अधिसूचना देते रहनी होगी बशर्ते नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (xi). उपयोक्ताओं को एसडब्ल्यूपीएल पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

#### भाग 1 - पोत संबंधित प्रभार

#### खंड - क - पत्तन देयताएं और खंड - ख - पाइलटेज़ शुल्क

ये सेवाएं मुरूगांव पत्तन न्यास द्वारा एसडब्ल्यूपीएल के बर्थ संख्या 5क और 6क में प्रवेश करने वाले पोतों को उनके अनुमोदित दरमान के अनुसार प्रदान की जाएंगी। ये प्रभार पोत के मास्टरों /स्वामियों /एजेंटों द्वारा मुरूगांव पत्तन न्यास को सीधे देय होंगे।

#### खंड - ग - बर्थ किराया प्रभार

बर्थ संख्या 5क और 6क में बर्थ किराया प्रभार पोत के मास्टरों / स्वामियों / एजेंटों द्वारा एसडब्ल्यूपीएल को निम्नलिखित दरों पर देय होंगे।

बर्ध सं. 5क (बर्ध सं. 6क में एलओए 225 मीटर के दूसरे पोत के साथ 190 मी0 पोत का अधिक एलओए)

		दर प्रति जीआरटी प्रति घं	रा अथवा उसका भाग
क्र.सं.	पोत का प्रकार	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
		(अ०डा० में)	(रु० में)
1.	सभी पोत	0.0113	0.31

बर्थ सं. ६क (अभियंत्रीकुत परिचालन प्रणाली के तहत)

		दर प्रति जीआरटी प्रति	घंटा अथवा उसका भाग
क्र.सं.	पोत का प्रकार	विदेशगामी पोत (अ०डा० में)	तटीय पोत (रु० में)
1.	30,000 जीआरटी तक	0.0249	0.68
2.	30,001 जीआरटी और अधिक	0.0294	0.79

#### टिप्पणियां

- (1). बर्ध किराया प्रभारों में प्रदत्त सेवाओं और बर्ध में उपलब्ध करवाई गई सुविधाओं, जैसे बर्ध का अभिग्रहण, बर्ध में समयोपरि, पोत द्वारा बोर्ड पर एकत्रित कूड़े को हटाना और घाट पर आपूर्ति, बर्धों की सफाई, फायर वॉच, आदि के लिए प्रभार शामिल हैं।
- (2). उपर्युक्त प्रभार पोत के मास्टरों, स्वामियों अथवा एजेंटों और बर्थों पर अथवा समीप पहुंचने वाले अथवा पड़े अन्य फ्लोटिंग क्रॉफट के प्रति प्रभार्य होंगे।
- (3). प्रति पोत प्रभार्य बर्थ किराया प्रभार विदेशगामी पोतों के मामले में न्यूनतम अ०डा० 588.25 और तटीय पोत के मामले में रु० 15748.80 के अधीन है।
- (4). बर्थ किराये की अवधि पोत द्वारा बर्थ अभिग्रहण किए जाने के समय से गिनी जाएगी।
- (5). उस अवधि के लिए कोई बर्थ किराया प्रभार देय नहीं होंगे जब लदाई/उतराई परिचालन एसडब्ल्यूपीएल की तट क्रेनों/अभियांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली खराबी अथवा एसडब्ल्यूपीएल पर आरोप्य किसी अन्य कारण की वज़ह से की अनुपलब्धता के कारण नहीं किए जा सकते।
- (6). (i). नौचालन के लिए पोत द्वारा तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटे के पश्चात बर्थ किराया रोक दिया जाएगा।
  - (ii). बर्थ किराया के निर्धारण के लिए निर्धारित 4 घंटों की समयाविध में, पक्षीय ज्वार-भाटा स्थितियों के लिए खराब मौसम और रात्रि नौचालन के कारण जलयान की प्रतीक्षा शामिल नहीं होगी।
  - (iii). पोत का मास्टर/एजेंट नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत केवल पक्षीय ज्वार-भाटा और मौसम परिस्थितियों के अनुसार होगा।
  - (iv). झूठे संकेत के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया होगा।

"झूठा संकेत" तब होगा जब एक जलयान तैयार होने का संकेत देता है और अनुमान के आधार पर पाइलट की मांग करता जबिक इंजन के तैयार नहीं होने के कारण बर्थ छोड़ने के लिए भी तैयार नहीं होता है अथवा कार्गों प्रचालन पूरा नहीं हुआ होता है अथवा पोत पर आरोप्य ऐसे कारणों से यह तैयार होने के संकेत देने से अलग करता है जब जलयान अपक्षीय ज्वार—भाटा, रात्रि नौचालन में कमी अथवा प्रतिकूल मौसम परिस्थितियों के कारण नौचालन में असमर्थ हो।

- (7). वर्ध संख्या 5क और 6क में स्वीकृत खाली करने का समय 3 घंटे होगा और उसके बाद सामान्य बर्थ किराया प्रभारों का पांच गुना प्रभार्य होगा, प्रति घंटा अथवा उसका भाग में कम की जा रही स्थिति, जो पोत पर लागू होगी। यह बर्थ में पोत के विराम की सम्पूर्ण अविध के लिए लागू सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के अलावा होगी।
- (8). इन बर्थों पर दूसरे पोत के किनारे पर खड़े किए गए पोत, बर्थ किराया प्रभार ऐसे पोतों द्वारा देय सामान्य प्रभारों का 50 प्रतिशत होगा।
- (9). लाइसेंस करार के प्रावधान वरीयता बर्थिंग और उनपर प्रभार, यदि कोई हों, शासित करेंगे। जब कभी वरीयता बर्थिंग किसी पोत को प्रदान की जाती है, तो एकल दिन (24 घंटे) के लिए बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ में वास्तविक विराम की कुल अविध के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों के 75 प्रतिशत की दर से, जो भी ज्यादा हो, प्रभार्य होगा।
- (10). (i). पोत को ऑस्टिंग वरीयता प्रदान करने के लिए, एकल दिन (24 घंटे) के लिए बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ में पोतों के वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों के 100 प्रतिशत की दर से, जो भी ज्यादा हो, प्रभार्य होगा।
  - (ii). इसके अलावा, पोतों को स्थानांतरित कर ले जाना/लाना प्रभार पोतों पर प्रभार्य होगा, जिन्हें ऑस्टिंग वरीयता प्रदान की जाती है।
  - (iii). बर्थ सं. ६क में ऑस्टिंग वरीयता केवल तभी स्वीकार की जाएगी जब 25,000 मी0ट0 कार्गों की उतराई / लदाई दर प्रति मौसम कार्य दिवस पोतों द्वारा लगाए गए प्रतिबंधों की वजह से अर्जित न की जा सके।

खंड – घ पोतों को पानी की आपूर्ति और विविध सेवाओं के लिए प्रमार

पोतों को आपूर्ति किए गए पानी के लिए प्रभार पोत के मास्टरों/स्वामियों/एजेंटों द्वारा निम्नलिखित दरों पर देय होंगेः

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 1000 लिटर				
		विदेशगामी पोत (अ०डा० में)	तटीय पोत (रू० में)			
1.	बर्थ में	3.3069	88.55			

भाग ।। – कार्गी संबंधित प्रभार

## खंड – क बर्थ सं. 5क और 6क में घाटशुल्क प्रमार

बर्थ संख्या 5क और 6क पर प्रहस्तित कार्गो पर घाटशुल्क कार्गो की विनिहित मात्रा पर कार्गो के आयात अथवा निर्यातक द्वारा नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर एसडब्ल्यूपीएल को सीधे देय होगा, जिसे सीमाशुल्क के साथ दाखिल किए गए प्रवेश के बिल में घोषित किया गया है:--

क्र.सं.	घटक के विवरण	इकाई	आयात / निर्या (रु०	ति के लिए दर भें)	
******			विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो	
1.	कोयला (सभी प्रकार सिवाय ताप कोयला)	ਸੀ0ਟ0	27.15	16.29	
2.	मेटलरजिकल कोक/कोक/चारकोल	ਸੀ0ਟ0	40.73	24.44	
3.	चूनापत्थर	मी०ट०	9.05	5.43	
4.	लौह अयस्क गुट्टिकाएं	ਸੀ0ਟ0	27.15	27.15	
5.	धातु उत्पाद, स्टील कोइलें, रलैब	मी०ट०	27.15	16.29	
6.	ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किया गया कोई अन्य बल्क कार्गी	मी0ट0	27.15	16.29	

#### खंड - ख

#### कार्गो प्रहस्तन प्रमार

बर्थ संख्या 5क और 6क में कार्गो प्रहस्तन प्रमार नीचे विनिर्दिष्ट की गई दरों पर कार्गो के आयातक अथवा निर्यातक द्वारा एसडब्ल्यूपीएल को सीधे विनिहित कार्गो पर देय होगा:—

बर्घ सं. 5क पर

क्र.सं.	घटक के विवरण	इकाई	आयात / निर्या (स्र	त के लिए दर में)
******			विदेशी कार्गी	तटीय कार्गो
1.	लौह अयस्क गुद्दिटकाएं	मी०ट०	126.70	126.70
2	धातु उत्पाद, स्टील कोइलें, स्लैब	मी०ट०	143.90	86.34
3.	ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किया गया कोई अन्य बल्क कार्गी	मी०ट०	135.75	81.45

#### बर्थ सं. ६क पर

क्र.सं.	घटक के विवरण	इकाई	आयात/निर्यात के लिए दर (रू० में)		
	400 4 (11)		विदेशी कार्गों	तटीय कार्गो	
1	कोयला (सभी प्रकार सिवाय ताप कोयला)	मी0ट0	91.13	54.66	
2.	मेटलरजिकल कोक/कोक/चारकोल	मी०ट०	129.51	77.70	
3.	चनापत्थर	मी०ट0	119.91	71.95	
4.	लौह अयस्क गुदिटकाएं	मी०ट०	126.70	126.70	
5.	धात् उत्पाद, स्टील कोइलें, स्लैब	मी०ट0	143.90	86.34	
6.	ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किया गया कोई अन्य बल्क कार्गी	मी०ट०	135.75	81.45	

#### टिप्पणियाः

- (1). वर्थ संख्या 5क में, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में निम्नलिखित सेवाएं शामिल होंगी:-
  - जलयान से बर्थ तक अथवा विलोमतः कार्गो की उतराई,
  - बर्थ से एसडब्ल्यूपीएल स्टेकयार्ड तक अथवा विलोमतः कार्गो का संचलन,
  - एसडब्ल्यूपीएल स्टेकयार्ड् के भीतर संचलन,
  - रेलवे वैगनों से अथवा विलोमतः उतराई।
- (2). वर्थ संख्या 6क में, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में निम्नलिखित सेवाएं शामिल होंगी:-
  - जलयान से बर्थ तक अथवा विलोमतः कार्गो की उतराई,
  - बर्थ से एसडब्ल्यूपीएल स्टेकयार्ड तक अथवा विलोमतः कार्गो का संचलन,
  - एसडब्ल्यूपीएल स्टेकयार्ड के भीतर संचलन,
  - रेल सुपुर्दर्गी के लिए रेलवे वैगनों पर लदाई अथवा विलोमतः।
- (3). तरपाल / प्लास्टिक कवर द्वारा वैगनों को कवर करना अनुसूची में निर्धारित उपर्युक्त प्रहस्तन प्रभारों में शामिल नहीं है।
- (4). खोलना और बांधना (उपयुक्त लेबर तथा सामग्री सहित) उपयोक्ताओं द्वारा पोत के मास्टर की संतुष्टि से उनकी लागतों पर उपयोक्ताओं द्वारा व्यवस्थित किया जाएगा।
- (5). कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत प्रहस्तन के लिए कार्गो के प्राप्त होने से पहले देय होगा। कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का शेष 50 प्रतिशत कार्गो की निकासी/नौभरण से पहले देय होगा।

## खंड – ग मूमि किराया / मंडारण प्रमार

एसडब्ल्यूपीएल के स्टेकयार्ड में मंडारित कार्गों के लिए मंडारण प्रभार निम्नवत् होंगे:-

## I. आयात/आवक कार्गों के लिए मूमि किराया/मंडारण प्रमार

(रु० प्रति मी०ट० प्रतिदिन एसडब्ल्यूपीएल में शेष कार्गों के लिए)

क्र.सं	घटक के विवरण	निःशुल्क अवधि के बाद शेष प्रथम पांच दिनों के लिए दर		ग्यारहवें दिन से बीसवें दिन के लिए दर	इक्कीसवें दिन से आगे के लिए दर
1.	कोयला (समी प्रकार)	9.05	22.63	45.25	90.50
2.	िटलरजिकल कोक/कोक (सभी पकार)/चारकोल	13.58	36.20	67.88	135.75
3.	चूनाप्तरथर	9.05	22.63	45.25	90.50
4.	ऊपर विनिर्देश्ट नहीं किया भया कोई अन्य बल्क कार्या	13.58	36.20	67.88	135.75

#### टिपणियाः

- (1). पोत के कार्गों को पूरा उतारने के बाद अथवा जब अंतिम पैकेट उतारा जाता है, तीन निःशुल्क दिवस स्वीकृत किए जाएंगे। निःशुल्क अविध की गणना के प्रयोजन के लिए, रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-कार्यदिगम अतिरिक्त होंगे।
- (2). निर्धारित निःशुल्क दिनों के बाद कार्मों के विराम के लिए रविवारों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों सहित सभी दिनों के लिए भूमि किराया/भंडारण प्रभार देय होंगे।
- (3). निःशुल्क दिनों के 21 दिनों के बाद, शेष कार्गों आयातक / निर्यातक की लागत पर और परिणामों पर एसडब्ल्यूपीएल क्षेत्र से बाहर किसी अन्य स्थान में स्थानांतरित कर दिया जाएगा।
- (4). भूमि किराये/भंडारण की वसूली के लिए, 'दिन' प्रातः 7:00 बजे से आगामी दिन के प्रातः 7:00 बजे तक गिना जाएगा।

## निर्यात/जावक कार्गों के लिए भूमि किराया/मंडारण प्रमार

(रु० प्रति मी०ट० प्रतिदिन एसडब्ल्यपीएल में शेष कार्गो के लिए)

	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·				1701 1 014 40111 40 101
क्र.सं.	घटक के विवरण	नि:शुल्क अवधि के बाद शेष प्रथम पांच दिनों के लिए दर	छठें दिन से दसवें दिन के लिए दर	ग्यारहवें दिन से बीसवें दिन के लिए दर	इक्कीसवें दिन से आगे के लिए दर
1.	लौह गुद्दिटकाएं	9.05	22.63	45.25	90.50
2.	धातु उत्पाद, स्टील कोइल, स्लैब और अन्य सामान्य बल्क कार्गो	4.53	9.05	22.63	45.25

#### टिप्पणियाः

- (1). निर्यात कार्गों के मामले में, कार्गों / परेषण की प्रथम खेप प्राप्त होने के दिन से सात निःशुल्क दिन स्वीकृत किए जाएंगे। निःशुल्क अविध की गणना के प्रयोजन के लिए, रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर–कार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।
- (2). निर्धारित निःशुल्क दिनों के बाद भूमि किराया/भंडारण प्रभार ऊपर यथा उल्लिखित रविवारों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों सहित सभी दिनों के लिए देय होंगे।

- (3). निःशुल्क दिनों से आगे 21वें दिन के बाद, शेष कार्गो निर्यातक की लागत पर और परिणामों पर एसडब्ल्यूपीएल क्षेत्र से बाहर किसी अन्य स्थान में स्थानांतरित कर दिया जाएगा।
- (4). भूमि किराये/भंडारण की वसूली के लिए, दिन' प्रातः 7:00 बजे से आगामी दिन के प्रातः 7:00 बजे तक गिना जाएगा।
- (5). यदि सम्पूर्ण संचयित कार्गो निःशुल्क अवधि के भीतर नहीं है और शेष कार्गो अगले जलयान को अलग से चिहिनत/जोड़ा जाता है, आगे निःशुल्क अवधि इस दावे के समर्थन में दस्तावेज पेश करने की तारीख से स्वीकृत की जाएगी। अन्यथा, उपर्युक्त अनुसूची में निर्धारित दशें के अनुसार लागू उपयुक्त दर पर दंडात्मक भूमि किराया देय होगा।

## खंड ग के लिए सामन्य टिप्पणीः

(1). कार्गो पर भंडारण प्रभार/भूमि किराया उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब एसडब्ल्यूपीएल कार्गो सुपुदर्गी/नौभरण करने की स्थिति में नहीं हो जब एसडब्ल्यूपीएल पर आरोप्य कारणों की वजह से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

## खंड – घ घूल निवारण प्रभार

प्रभावी प्रदूषण नियंत्रण के लिए धूल निवारण हेतु पानी छिड़कने के लिए धूल निवारण प्रभार निम्नलिखित दरों पर कोयला, कोक तथा चूनापत्थर पर विनिहित मात्रा पर वसूल किए जाएंगेः

कोयला, चूनापत्थर और कोक के लिए:

रु० 1.95 प्रति मी०ट०

यह पोत से उतराई के स्तर से तब तक प्रभार्य होगी जब तक कार्गों एसडब्ल्यूपीएल स्टेकयार्ड में भंडारण सहित रेलवे वैगनों पर नहीं लादा जाता है।

## भाग – III अन्य सेवाएं

1.	आगंतुक	प्रवेश पास

. •		वार्षिक	-मा <b>सिक</b>	दैनिक
(क).	प्रति आवेदन-पत्र	₹0 181.00	₹0 45.25	₹0 18.10
(ख).	प्रति पुर्नस्थापन	₹0 45.25	₹0 45.25	₹0 18.10

#### 2. वाहन प्रवेश पास

प्रति प्रवेश

₹0 67.90

टिप्पणीः वाहन प्रवेश शुल्क कार्गो की सुपुर्दर्गी / परेषण के लिए एसडब्ल्यूपीएल बर्थों में प्रवेश करने वाले / छोड़ने वाले वाहनों पर नहीं होगा।

## 3. फोटोग्राफी

(ক).	फिल्म शूटिंग और फोटोग्राफी	रु० ७६९२.५० प्रतिदिन
(ख).	प्रहस्तित सामानों की फोटो लेना	रु० ४५२.५० प्रतिदिन
(ग).	क्रूज़ और अन्यों की फोटो लेना	रु0 226.25 प्रतिदिन
(घ).	विडियोग्राफी (परिचालनात्मक गतिविधियों से संबंधित)	रु0 2262.50 प्रतिदिन

#### 4. क्रेन किराया प्रमार

बर्थ सं. 5क और 6क पर संस्थापित एसडब्ल्यूपीएल की क्रेनों के लिए किराया प्रभार निम्नलिखित दरों के अनुसार कार्गो प्रहस्तन से इतर प्रयोजनों के लिए उपयोग हेतु एसडब्ल्यूपीएल को सीधे देय होंगे:

(क). 110/42 मी०ट० क्षमता वाली मोबाइल हारबर क्रेनों के लिए

रु0 22625.00 प्रति घंटा

(ख). अन्य क्रेनों के लिए

रु० 13575.00 प्रति घंटा

#### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

#### **NOTIFICATION**

Mumbai, the 28th December, 2010

No. TAMP/12/2010-SWPL.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the South West Port Limited for general revision of Scale of Rates for its multipurpose cargo berth No. 5A and 6A at the Mormugao Port Trust as in the Order appended hereto.

# Tariff Authority for Major Ports Case No. TAMP/12/2010-SWPL

#### **South West Port Limited**

**Applicant** 

#### **ORDER**

(Passed on this 3rd day of November, 2010)

This case relates to the proposal dated 16 February 2010 filed by the South West Port Limited (SWPL) for revision of the Scale of Rates for its operations at the multipurpose cargo terminal at berth 5A and 6A in the Mormugao Port Trust (MOPT).

- 2. The existing Scale of Rates (SOR) of the SWPL was approved by this Authority vide Order dated 15 January 2007 and the validity of the SOR was prescribed 41 31 March 2010, which was subsequently extended till 30 September 2010 vide Order dated 31 March 2010.
- 3. The highlights of the initial proposal are as follows:
  - (i). Actual traffic reported by SWPL for the years 2007-08 and 2008-09 is at 4.40 MMT and 4.63 Million Metric Tonne (MMT) respectively and the estimate furnished for 2009-10 is 4.10 MMT. The port has cited the following reasons for reduced traffic achieved:
    - (a). Since its facilities are meant for rail loading only and the systems are tuned to evacuate at a speed of 6 rakes per day, the Terminal can easily handle 5 Million MT without any hastle.
    - (b). Due to sudden external factors and drop in iron ore exports, the numbers of incoming rakes were reduced to 2 to 3. The Railway authorities shared their inability to provide further rakes and advised SWPL to reduce its operating time by improving their efficiency. This will be further hampered once the proposed development in Berth No.7 for handling coal comes up. The cargo volume is, therefore, expected to remain same for the next financial year also.
    - (c). Due to non availability of rakes, the limited storage area was fully occupied and hence SWPL was not in a position to handle more vessels. In fact, during the Financial Year 2009-10, Eleven panamax vessels carrying about 8.45 lakh tonnes of coal were diverted to other ports because of this reason.
    - (d). SWPL will install an in-motion wagon loading system and a single rail line which can cater for loading an entire rake within two hours time. MOPT has agreed this plan in-principle and advised SWPL to provide further details for final approval.
  - (ii). The traffic estimated in the current tariff revision exercise for the years 2010-11 to 2012-13 is 4.15 MMT, 4.45 MMT and 5.15 Million tonnes respectively.
  - (iii). The operating income for the years 2010-11 to 2012-13 has been estimated based on the estimated traffic with reference to existing tariff as well as proposed tariff as given below:

(Rs. in lakhs)

		\113. III Idilia)
	Income with existing tariff	Income with proposed tariff
Year		9224.00
2010-11	8037.00	
2011-12	8581.00	9854.00
		11336.00
2012-13	9906.00	

- (iv). (a). The direct labour for stevedoring, operating mechanised handling system, storing, loading cargo into wagons, etc., is awarded to various cargo handling contractors. Similarly, maintenance labour for upkeep, replacement of spares, lubes and oils of all machinery in the system are also outsourced. These expenses have been projected on the basis of the existing rates of the contactors and the prevailing market rates.
  - (b). Repair and maintenance expenses are estimated at 1.5% for civil assets and 3% for mechanical assets, as was approved in its initial tariff fixation.
  - (c). The maintenance dredging is to be carried by MOPT. The MOPT, however, disputes this and agrees to dredge only upto 13 mtrs. in the particular approach and 13.5 mtrs. in berth pockets. Pending settlement of dispute, SWPL has made a provision for maintenance dredging at Rs.76 lakhs, Rs.80 lakhs and Rs.85 lakhs for the three years under projection for additional depth beyond the level stated by the MOPT. The estimates are for volume of 90000 cu. mtr. of dredging in front of berth nos.5A and 6A @ 5.8% over the existing rates paid by MOPT for dredging with annual escalation of 5.8% in the unit rate for the subsequent years.
  - (d). Annual escalation of 5.8% is considered towards inflation for estimating the expenses.
  - (e). Revenue share as an expense as per clause 2.8.1 of the revised guidelines, i.e. to the extent of rate quoted by the second highest bidder at 13.10% of the cargo handling income.
  - (v). The SWPL has estimated capital addition of Rs.10.77 crores during the year 2010-11, Rs.67.85 crores in 2011-12 and Rs.12.05 crores during the year 2012-13 in Plant and Machinery, construction of rail line, sheds, etc., the break up is as furnished below:

furnish	ed below:		2.20
(i).	Construction of Rail line (1 km)	-	20.50
	In-motion wagon loading system & Cylos	-	
(ii).	manufacture over sociolimat	-	15.00
(iii).	One Stacker cum reclaimer	_	65.21
(iv).	Two Mobile Unloaders		
(,,,	(to unload at 4000 tph by replacing two mobile harb	our cranes	
	Conveyor system to link cylos, Rail line & MHS	-	2.90
(v).	Conveyor system to link cylos, (tall line a training at the cylos, (book value)	-	(16.15)
(vi).	Two Mobile harbor cranes (book value)	_	0.85
(vii).	Suitable electrical and dust suppression system		0.15
(viii)	Office equipments & Computers	-	
(Am).	Total	-	90.66
	Total		

(vi). The revenue deficit position estimated by the SWPL for the years 2010-11 to 2011-12 for the estimated traffic at the existing tariff are as follows:

Year	Net Deficit after allowable Return on Investment & adjustment of past surplus		
	Rs. in lakhs	As % of operating income	
2010-11 (Projections)	(1473)	(21%)	
2011-12 (Projections)	(2252)	(26%)	
2011-12 (Projections)	(2128)	(18%)	

- 4. In response to our letter dated 10 March 2010, the SWPL has, vide letter dated 19 March 2010, filed the draft proposed SOR and has also furnished its Annual Report for the years 2007-08 and 2008-09. The main modification proposed in the draft proposed Scale of Rates with reference to the existing Scale of Rates are highlighted below:
  - (i). Berth Hire charges:
    A summary of the existing and the proposed berth charges is tabulated below:

(Rate per GRT per hour or part thereof) Berth No. Class of **Existing charges** Proposed charges vessel Foreign-Coastal Foreign-Coastal going vessel vessel going vessel vessel (in US \$) (in Rs.) (in US \$) (in Rs.) Berth No. 5A All Vessel 0.0125 0.34 0.0125 0.35 Berth No. 6A 1. Upto 30000 0.0275 0.75 GRT 0.0325 0.90 2. 30001 GRT 0.0325 0.87 and above

- Status quo is proposed in the berth hire charge at berth no.5A.
- At berth no. 6A, berth hire is proposed in single slab as against the existing two slabs rates. While doing so, the existing berth hire charge for vessels above 30,000 GRT is uniformly prescribed for all sizes of vessel. The impact thereof is 18% increase for foreign-going vessels upto 30,000 GRT.
- (ii). Wharfage charges:

No change is proposed in the wharfage charges except in the case of coal. Single wharfage charge for coal is proposed as against the existing bifurcation of coal into thermal coal and other types of coal and concessional rate proposed for coal.

- (iii). Cargo Handling charges:
  Around 25% to 32% increase is proposed in the handling charges at berth no. 5A and 6A.
- (iv). Ground rent / storage charges, dust suppression charges and other services are proposed to continue at the existing level.
- (v). A separate charge is proposed for coke at Rs.2.75 per tonne towards dust suppression. For all other types of cargo the existing charge of Rs.2.15 per tonne is proposed to continue.
- 5. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal dated 16 February 2010 along with the proposed Scale of Rates were circulated to the MOPT and concerned users / organisation bodies seeking their comments. The MOPT and Mormugao Port Users Association have furnished their comments. The comments received from MOPT and Mormugao Port Users Association were forwarded to SWPL as feedback information. The SWPL has furnished its comments on the comments of MOPT and Mormugao Port Users Association.
- 6.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the SWPL and MOPT were requested vide our letter dated 2 July 2010 to furnish additional information / clarifications on the SWPL proposal. The SWPL and MOPT have furnished their reply on the queries raised by us subsequent to the joint hearing which are brought out in the subsequent paragraph.
- 6.2. In the meanwhile, the SWPL vide letter dated 23 June 2010 has updated the cost statements with actuals for the year 2009-10 and has also revised the estimates for the subsequent three years 2010-11 to 2012-13. The main submissions made by the SWPL are given below:
  - (i). The traffic projections are modified at 4.35 MMT, 4.65 MMT and 5.25 MMT for the years 2010-11 to 2012-13 based on the actual traffic of 4.32 MMT reported in 2009-10 actuals with corresponding modification in the income estimation.
  - (ii). The estimate of operating expenses has also been modified. The main submissions made by SWPL are:
    - (a). Power: The unit rate for 2009-10 has been based on the current tariff of the Goa State Electricity Board. The projections for next three years have been computed applying inflation factor of 5.80% for FY 2010-11 and thereafter 3.76%. 5.80% increase in FY 2010-11 is considered in line with previous two revisions of Goa State Electricity Board.

- (b). Fuel: The price increase in POL products is expected to be announced any time. In line with this and past experience, 10.00% increase in FY 2010-11 in fuel prices has been assumed. For next two years i.e. FY 2011 and FY 2012 inflation factor of 3.76% has been assumed.
- (c). Water: The MOPT has reduced supply of water to the Terminal and as a result, half of the requirement is met through outside source, current rate for which is Rs.135/ KI (as against is Rs.9/KI for recycled water supplied by MOPT). The cost for 2010-11 has been projected on this basis and for next two years by applying inflation factor of 3.76%.
- (d). Maintenance Dredging: As per the License Agreement, the maintenance dredging is to be carried by MOPT. The MOPT, however, disputes this and agrees to dredge only upto 13 mtrs. in approach channel, turning circle and 13.5 mtrs. in berth pockets. In order to handle a fully loaded panamax vessel carrying about 70,000MT, the Terminal has to maintain a draft of 14.5 Mtrs in Channel and 15 Mtrs at Berth Pockets. Pending settlement of dispute, SWPL has made a provision for maintenance dredging at Rs.146.75 lakhs, Rs.152.69 lakhs and Rs.158.43 lakhs for next three years under projection for maintaining the required depth beyond the level stated by the MOPT. The estimates are for volume of 1.20 Lakh cu. mtr. of dredging in front of berth nos.5A and 6A @ Rs.122.63 per cu. mt. as per the demand note raised by MOPT; projections for next two years will be with annual escalation of 3.76% in the unit rate.
- (e). Revenue share at 13.1% (being the second highest bid for the Tender) of the income from cargo handling is considered as admissible expenses for tariff computation.
- (f). Lease Rentals has been projected on the basis of the provisions of the L.A. Insurance cost is estimated based on 0.5% of the gross value of assets added with assets capitalised during the year.
- (g). Overheads is projected for 2010-11 to 2012-13 applying inflation rate of 10.00% for staff cost and 3.76% for other expenses to the actual expense figures for 2009-10. This is minimum increase in port sector.
- (h). Preliminary Expenditure is considered at one tenth of preliminary expenditure every year as done in its last proposal.
- (iii). Addition to gross block in the year 2010-11 is modified from Rs.1077 lakhs estimated in the original proposal to Rs.1427 lakhs in the revised cost statements. Consequently, the total addition to the gross block estimated at Rs.94.17 crores as against Rs.90.66 crores estimated in the original proposal.
- (iv). In order to improve performance, it is planned to increase the discharge and loading rates of various commodities as indicated below:

377		× 1/ / -/	(in tonnes/day)
SI.	Cargo	Existing	Proposed
1	Coal	26,100	27,500
2	Coke	15,000	15,000
3	Limestone	19,100	17,500
3.	Steel products	6,200	8,000
	Otoo: p. oautio		

The faster discharge / loading of ships benefits the user but, reduces the income from berth hire accruing to SWPL.

(v). The SWPL has assessed the optimal capacity of the terminal at 5 Million Tonnes
Per Annum. A summary of the calculation is given below:

Sr. No.	Particulars	Name Be	
(i).	Optimal Quay Capacity	5A	6A
(a).	Share of Vessel Size		

	Percentage share of capacity of Panamax vessels	80.0%	80.0%
	Percentage share of Handy max vessel		20.0%
(b).	Ship day Output (in tonnes per day)		
	- Panamax vessels	25000	30000
	- Handy max vessels	15000	15000
(c).	Optimal Quay Capacity cargo-wise = in MMT	3.83	6.9
	Total optimal Capacity (MMT)	10.	73
(ii).	Optimal Yard Capacity		
(a).	Area of yard made available by the Port (in square metres) (A)		33000
(b).	Area available for stacking (%) (U) 80		80%
(c).	Stacking Quantity per square metre (tons) (Q)	15 T/sqm	
(d).	Annual Turnover Ratio of the plot (T)	18	
	Total Optimal Yard Capacity (in million tonnes)		
(iii).	Optimal capacity of the Terminal - lower value of		4.99

(vi). A summary of the actual vis-à-vis the estimates furnished by the SWPL for the past period i.e. 2007-08 to 2009-10 is tabulated below:

Years	Estimated Net Surplus/ deficit as per Order of 29 December 2006	Actual Net Surplus/ deficit
2007-08	(-)890	738
2008-09	(-)769	431
2009-10	343	320
Subtotal	(-)1316	1488

The SWPL has cited the following main reasons for variations in the estimates visà-vis the actuals for the years 2007-08 to 2009-10:

Particulars	2007-08	2008-09	2009-10
(i). Vessel related	Projections made		ger time due to lesser
income	considering higher		s hence more berth hire
	parcel size of cargo	income earned.	
	but, cargo came in		
	vessels with lesser	Reduction in traffic in	2009-10 with reference
	parcel size; resulting		to storage constraint
	in more number of		vailability of Rail rakes.
	vessels and hence the	This has resulted in re	duction in income
	increase in the vessel		
(ii) Poneire and	related income.	Catina at a di una a a a	T Makila baskas
(ii). Repairs and maintenance cost	Estimated was as per the Norms. In actual	Estimated was as per the Norms. In	Two Mobile harbor cranes and stackers
maintenance cost	terms lesser repairs	actual terms lesser	have already
	as the assets were	repairs as the assets	
	== ==================================	were	of life and require
			regular maintenance
			plus frequent spare
			changes.
(iii). Maintenance	Lesser Siltation and	hence the proportions	ate share payable to
dredging	Mormugao Port's reduc		
(iv). Equipment	No reasons cited	During the year	Lesser traffic, lesser
running cost		2008-09, 4 pay	contract expenditure
		loaders and wheel	coupled with better
		loaders procured	planning and
		hence the contract	
		charges plus diesel consumption	lead to considerable reduction in cost.
	,	reduced	reduction in cost.
		considerably	
		COHOIUCIANIY	l

(v). Royalty/	Expenditure in direct relation with cargo handling income, when
Revenue Share:	income reduces, royalty reduces
(vi). Management	The cost was estimated with higher number of personnel but due to
and general	economic slowdown, managed with lesser numbers of personnel &
overheads	better mechanisation and planning

- (vii). The SWPL has proposed to adjust 50% of the past surplus assessed for the years 2007-23 to 2009-10 i.e. Rs.1488 lakhs \*50% = Rs.744 lakhs over three years period from 20010-11 to 2012-13 over equal instalment of Rs.248 lakhs per annum.
- (viii). A summary of cost position reflected in the initial proposal and in the revised proposal is tabulated below for easy reference:

(Rs. i	in I	lal	khs	)
		_		

SI.	Particulars		Original	proposal		F	Revised p	roposal	
No.		2009-10 (Actuals)	2010-11	2011-12	2012-13	2009-10 (Actuals)	2010-11	2011-12	2012-13
(i).	Traffic (in Million)	4.10	4.15	4.45	5.15	4.32	4.35	4.65	5.25
(ii).	Income (Rs. in lakhs)	8,142	8,037	8,581	9,906	9,313	7,971	8,483	9,606
(iii).	Total Expenses	6,107	6,405	6,925	8,215	5,886	6,537	7,345	8,299
(iv).	Capital Employed	18,285	17,805	22,822	22,269	18,971	19,043	24,267	23,717
(v).	16% ROCE	2,743	2,849	3,652	3,563	3,035	3,047	3,883	3,795
(vi).	Net surplus/ (Deficit)	(-)708	(-)1217	(-)1996	(-)1872	392	(-)1613	(-)2745	(-)2487
(vii).	Last installment of 50% of past surplus for the last cycle 2004-05 to 2006-07 adjusted in 2009-10	(-)72	•	0	-	(-)72	-	<u>-</u>	-
('/iii).	Past period surplus assessed for the period 2007-08 to 2009-10	1536	-	-	٠	1488			
(ix).	50% of the past surplus for the period 2007-08 to 2009-10 adjusted in 2010-11 to 2012-13	-	256	256	256	<del>-</del>	248	248	248
(x).	Net surplus/ (Deficit) after adjustment of past surplus (**)	(-)636	(-)1473	(-)2252	(-)2128	320	(-)1365	(-)2497	(-)2239
(xi).	Net Surplus as % of Gross revenue		(-)18%	(-)26%	(-)21%		(-)17%	(-)29%	(-)23%
(xii).	Three years Average	5%		(-)22%		5%		-23%	

- (\*\*) The estimates of the SWPL in their original proposal contained arithmetical error.
- (ix). With reference to the rates proposed in the original proposed, the following modifications are made by the SWPL in the revised proposal:
  - (a). No increase was proposed in the wharfage charges in the original proposal. The SWPL has proposed 32% increase in this tariff item in the revised proposal.
  - (b). No increase was sought in the dust suppression charges. In the revised proposal the SWPL has sought 32% hike in this item.
  - (c). The hike proposed in the Cargo handling charges is at 32% as proposed to the original proposal.
  - (d). In respect of berth hire charges, the position in its original proposal is maintained.
- 6.3. The revised proposal of SWPL was forwarded to the MOPT and the users / user associations consulted earlier for their comments, if any. We have not received any separate comments from MOPT and users / user association on the revised proposal of the SWPL except Indian National Shipowners' Association (INSA). The comments received from INSA were forwarded to SWPL as feedback information. The SWPL has not furnished any remarks on the comments of INSA.

- 7.1. A joint hearing in this case was held on 22 July 2010 at the MOPT premises. At the joint hearing, SWPL and MOPT have made their submissions.
- 7.2. As decided in the joint hearing, the SWPL and MOPT were advised to furnish the following by 2 August 2010:
  - (i). Response to our queries addressed to the MOPT and the SWPL vide our letter of even number dated 2 July 2010.
  - (ii). The main issue is non-achievement of Minimum Guaranteed Throughput (MGT) of 5 million tonnes per annum. While SWPL has attributed this to lack of storage area and constraints in the railway network, the MOPT is of the view that lack of facilities at the terminal to handle road bound cargo as the major impediment. The MOPT and the SWPL are therefore, advised to discuss among themselves and submit a joint note on the ways to be adopted to improve the capacity of the terminal and make the terminal available for more users.
- 7.3 The MOPT 'es vide its letter No.FA/COST/112/2010 dated 7 October 2010 forwarded the minutes of the joint meeting held between the Port and SWPL on 3 September 2010. The points made by the MOPT and SWPL in the minutes of the said joint meeting are mostly reiteration of the points made by them earlier. The main points made by them are, however, summarized below:
  - (i) With consistent maintenance of deeper depths, the terminal operator is able to bring larger parcel sizes. This had resulted in increase in terminal capacity. It is however, noted that the throughput of 4.32 million tonnes achieved by the SWPL in the year 2009-10 is after MOPT provided deeper drafts. Therefore, the projection of 4.35 million tonnes appears to be reasonable. MOPT accepts the throughput projected by SWPL for purposes of fixation of tariff.

#### (ii). Payment of CHLD levy

Both MOPT and SWPL have reiterated their earlier stand on payment of CHLD levy. MOPT has requested TAMP to permit continuation of the payment of CHLD levy by SWPL to MOPT, as it is on a mutually agreed basis. Since both parties have reached a mutual understanding, they have requested to consider the same as an input cost for tariff fixation and have reiterated that if TAMP allows the actual CHLD levy payment as an input cost for fixation of tariffs, SWPL will withdraw their arbitration reference and continue to pay CHLD levy to MOPT.

#### (iii). Maintenance dredging costs recovered by MOPT from SWPL

It is confirmed that the SWPL is actually making payments to MOPT, though under protest. As long as SWPL continues to pay the maintenance dredging cost, the port has no objection if it is considered as an input cost for fixation of tariff. However, depending upon the outcome of the arbitration reference, appropriate adjustments in the recoveries of tariffs will have to be made and provided for.

## (iv). Common User Facility/ Creating/ Constructing Coal Handling Facility for Evacuation by Road

- (a). MOPT stands by its views that the Goa State Pollution Control Board (GSPCB) cannot lay down the parameters for the operations of the terminal at Berths 5/6, nor can they place any restrictions or prohibitions on handling road borne cargo. In MOPT's understanding, the terminal operator was required to construct a common user facility, including a facility for evacuation by road.
- (b). SWPL has reiterated that the License Agreement envisages transporting cargo by 'Rail mode' only and 'Road mode' has not been specified.
- (c). Consequent upon directives of the High Court of Bombay at Goa, the then Hon'ble Secretary (Shipping) has observed that SWPL may require more land of approximately 10,000 sq.mtrs. area, for providing pollution free

and an efficient facility for evacuation of cargo by road. SWPL has pointed that unless the said area of 10,000 sq.mtrs. is made available, it will be difficult to create a facility for handling cargo by road.

(d). SWPL has also pointed out that the present road network and connectivity to/ fro MOPT is not suitable for evacuation of any significant quantity of cargo by road. After discussions, the MOPT and SWPL are of the view that the matter needs to be further examined with a view to ascertain whether the road handling facility can be created/ constructed. It was also noted that the road connectivity to MOPT is likely to improve significantly in future, with the completion of the balance 5.2 kms. 4-lane port connectivity road NH-17B upto Sada Junction. However, the time frame was uncertain as the State Government of Goa is vehemently opposing the completion of the road.

7.4. Earlier, the MOPT vide its letter dated 20 July 2010 and SWPL vide its letter dated 29 July 2010 maintained the following position in respect of payment of CHLD levy by SWPL to MOPT:

SI.	Comments of MOPT	Reply furnished by SWPL
No.		Nopry furnished by Offi E
(a).	The SWPL is not allowed to handle geared vessels as per the license agreement. In view of this the MOPT had objected to such handling by SWPL. However, the SWPL	(i). Clause no. 6.1.6 of the Licence Agreement pertaining to 'Right to Allow the Use of Ship's Gears states thus:-
	was later permitted to handle geared vessels for export of steel coils subject to payment of CHLD levy towards loss of employment to the CHLD workers on	(Quote) The Licensee shall have the right to allow the use of ship's gears as and when felt necessary (Unquote).
	account of such handling. As this activity resulted in loss of revenue to the port, the MOPT believes that the SWPL should compensate the CHLD levy to it. On this issue the SWPL went into arbitration and is	This stipulation in the Licence Agreement clearly gives the absolute, unfettered and unhindered right to SWPL to allow the use of Ship's Gears, as an when it feels necessary.
	paying the levy under protest. However, the SWPL has stated that if TAMP allows this levy as an input cost, it will withdraw their arbitration. As the levy is actually being paid by the SWPL, the MOPT does not have any objection if the CHLD levy is considered as an input cost while revising its tariff for this commodity.	(ii). Clause no. 6.1.1(g) of the Licence agreement pertaining to 'Obligations of the Licensee-Principal Obligations of the Licensee' states thus:-(Quote) Subject to the provisions of this Agreement, generally perform and undertake, within the Licensed Premises, all services which the Licensor is required to perform and undertake under the provisions of Section 42 of the Major Port Trust Act, 1963 (Unquote).
		(iii). Clause no. 6.1.1(g) read, with sub-sections 3 and 3A of section 42 of Major Port Trusts Act, 1963, makes it absolutely clear that the Board has authorized SWPL to perform any of the services mentioned in sub section 1. It is to be noted the Licence Agreement has been approved by the Central Government and thus SWPL is empowered to carry out the services of the Board.
		(iv). Clause no. 9.3 of the Licence agreement pertaining to 'Non-Interference states thus:-
		(Quote) Subject to the provisions of this Agreement, the Licensor shall not interfere or cause any hindrance in the design, construction, operation, maintenance and repair of the Terminal save as may be necessary to protect public health and safety or for the discharge of its statutory duties. At the request of the Licensee, the

Licensor shall use its best efforts to alleviate any interference by third parties in the Terminal (Unquote).

(v). Clause no. 9.6 of the Licence Agreement pertaining to 'No Hindrance' states thus:-

(Quote) The Licensor shall ensure that construction/development and operation of the Port will not adversely affect or cause hindrance to the construction/development and operation of the Terminal (Unquote). These two clauses, viz. 9.3 and 9.6 do not permit MOPT to interfere or cause hindrance in the operation of the Terminal. MOPT, on the unfounded grounds that SWPL cannot use the Ship's Gears and if it is done SWPL should pay to MOF the CHLD levy or employ CHLD Labour, has forced SWPL to pay to MOPT the CHLD Levy, unaur protest, whenever Ship's Gears have been used for handling the steel cargo. This action of MOPT was not in consonance with the provisions of clauses 9.3 and 9.6 of the Licence Agreemers.

- (vi). SWPL also informed MOFT that SWPL is the Terminal Operator and hence is not required to engage the Stevedore or CHLD labour to handle the cargo.
- (vii). As all the pleadings of SWPL were rejected by MOPT, SWPL had no other alternative, but to raise a dispute and refer the matter for Arbitration under the relevant clause no. 14 of the Licence Agreement.
- (viii). During the process of Arbitration (which is in progress), MOPT also attempted to make the Unions a party in the Arbitration proceedings. This proposition of MOPT was rejected by the Learned Arbitrator.
- (ix). SWPL has paid so far an amount of over Rs.59.00 lakhs to MOPT towards CHLD Levy under protest.
- (x). SWPL hence requests TAMP to include CHLD levy as input cost while revising the tariff when Ship's Gears are used.
- (xi). SWPL has also to state that MOPT had earlier taken the stand that in view of the provisions of the Licence Agreement, SWPL is required neither to engage CHLD labour nor pay CHLD levy. This stand was subsequently reversed, for reasons unknown.

<sup>8.1.</sup> Both the SWPL and the MOPT have furnished their response to the queries raised by us vide letters dated 2 July 2010. The SWPL has furnished its response vide letter dated 20 August 2010 and subsequent letter dated 31 August 2010.

8.2. A summary of the queries raised by us to SWPL and the corresponding replies

furnished by the SWPL is tabulated below: Reply furnished by SWPL Queries raised by us SI. No. A. FINANCIAL / COST STATEMENTS The figures in the Revised Proposal have been Since the year 2009-10 has already drawn to a (1). updated with the actual figures as reported in the close, the estimates for the year 2009-10 may be audited Annual Accounts of 2009-10. updated with actuals duly tallying with the figures reported in the Annual Accounts as certified by its Copy of the Audited Annual Accounts for the year Chartered Accountant. A copy of the Audited Annual Accounts for the year 2009-10 may also be 2009-10 is furnished. forwarded. Also, furnish actuals for the first three months of the financial year 2010-11 i.e. from April 2010 to June 2010 duly certified by the Chartered Accountant and estimates for the balance nine months July 2010 to March 2011 and update the cost statement accordingly. The estimates for the subsequent years may also be reviewed and modified, if necessary, with reference to the actuals (to be furnished). Reconciliation statement is furnished. The total income, sum of operating costs, (2). depreciation, overheads considered in the cost statement do not match with the figures reported in the Annual Accounts for the years 2007-08 and 2008-09. Please furnish a statement reconciling the profit before taxation reported in the financial statement of the SWPL for the years 2007-08, 2008-09 and also for the year 2009-10 with the net surplus before interest and tax considered in the updated cost statement filed by SWPL. (3). Traffic: The actual traffic in 2009-10 was 4.32 MMT as The actual traffic for the years 2007-08 and (i). against 4.63 MMT in 2008-09 which is a 7% 2008-09 is reported at 4.40 million tonnes and 4.63 reduction. This reduction in traffic was on account million tonnes which show around 5% growth in the of non-availability of sufficient number of rakes and traffic is achieved in the year 2008-09 even during hence slower and lesser evacuation of cargo. The the period of global recession. In this context, traffic projections for 2010-11 to 2012-13 have justify the reasons for scaling down the traffic to been changed in the Revised Proposal submitted 4.15 million tonnes in 2010-11 (i.e. 10% reduction) on 7th July 10 and is estimated at 4.35 MMT in and 4.45 million tonnes in 2011-12 (i.e. 3.9% 2010-11, 4.65 MMT in 2011-12 & 5.25 MMT in reduction) with reference to the traffic reported in 2012-13. Though JSW Steel Ltd. is going to the year 2008-09. The traffic is generally expected increase its capacity in the coming years, this in no to grow in line with the growth expected in the ways is going to result in an increased cargo at respective industry. The land lord port, Mormugao SWPL terminal due to insufficient rakes being letter (MOPT) vide Port Trust No.FA/Cost/112/2010/92 dated 29 March 2010 made available by Railways. JSW Steel Ltd has entered into an agreement with (forwarded to SWPL vide our letter dated 5 April already Krishnapatam Port Company Ltd for 5 million 2010) has commented that the traffic projected by tonnes p.a as rake availability is uncertain at Goa. the SWPL for the years 2010-11 to 2012-13 is on In 2008-09, 1392 rakes and in 2009-10, 1276 rakes the lower side. The MOPT has stated that the were available. Inspite of less rakes, storage requirement of Jindal Steel Limited who is the only turnaround has been more than 26 times at the major user of Berth No. 5 and 6 operated by the terminal. SWPL, is expected to double soon. Traffic Projections have been modified in the In the light of the above points, the SWPL is Revised proposal submitted on 7<sup>th</sup> July 10. advised to review and modify the traffic projections for the years 2010-11 to 2012-13. The in-motion wagon Loading system and a single Indicate the additional traffic expected to line is expected to be commissioned in the later be handled for each of the years with the proposed half of 2011-12. Additional traffic of 0.33 MMT in improvement in the rail infrastructure by investing 2011-12 & 0.92 MMT in 2012-13 over the traffic on the in-motion wagon loading system and a handled in 2009-10 is expected with proposed single rail. Also, show whether the same has been improvement in the infrastructure. The same has recognised in the traffic projections. been considered in the traffic projections.

(iii). On examining the traffic details furnished in Form 2A, it is observed that the traffic projections mainly with reference to coal and coke cargo is estimated to reduce from 4.00 Million tonnes and 4.24 Million tonnes handled in years 2007-08 and 2008-09 to 3.55 Million tonnes and 3.95 million tonnes in the year 2010-11 and 2011-12. The reasons for projecting the coal and coke traffic lower than the traffic handled in the past years need to be justified particularly in the light of the observation made by the port that Jindal Steel Limited the major user is expected to double its volume.

The reason for projecting lower coal and coke cargo in the period 2010-11 to 2012-13 is on account of inadequate availability of sufficient rakes as mentioned in 3(i) above. SWPL will not be able to take advantage of the increased cargo requirements of JSW Steel Ltd on account of the cargo evacuation constraints and JSW Steel Ltd has also entered into a long term agreement with KPCL.

(iv). The reasons for projecting the traffic of HR coil / slabs to reduce from 4 lakhs tonnes in 2010-11 to 3 lakhs tonnes in the subsequent two years may be explained.

Steel exports from India will considerably reduce in the coming years and most of the sale will be domestic. Hence, HR coil/slabs projections based upon the figures provided by the user of the terminal is provided. Changes in traffic projections have been made in the revised proposal.

(v). The SWPL may in the light of the above observation, review the traffic projections for the years 2010-11 to 2012-13 alongwith corresponding modification in the income estimation.

Traffic projections have been changed with corresponding changes in the income statements, in the revised proposal already submitted earlier.

(vi). Justify the reasons for scaling down the number of foreign-going vessels from 86 in 2008-09 to 64 vessels in 2010-11 which in terms of percentage works out to 25% reduction.

As per JSW Steel Ltd., domestic sales will be more than 80% of its output. So movement of Steel cargo will be mostly coastal. Hence, the number of foreign-going vessels is reduced.

(vii). Furnish the average GRT of vessels actually handled by SWPL and the number of vessels handled in the last three years i.e. 2007-08 to 2009-10 at berth no.5A and at berth no.6A in the two slabs i.e. below 30,000 GRT and above 30,000 GRT. The average GRT of the vessels, number of vessels expected to be handled in the next three years i.e. 2010-11 to 2012-13 at berth no. 5A and 6A may also be furnished.

The average GRT of vessels actually handled by SWPL during the last 3 years is as below:

GRT of vessels at 6A				
Year	No. of Vsl.	Avg. < 30,000	No. of Vsl.	Avg. > 30,000
2009-10	Nil	Nil	63	41084.40
2008-09	4	24330.75	65	39146.26
2007-08	Nil	Nil	66	39099.37

	GF	RT of vessels	at 5A	
Year	No. of Vsl.	Avg. < 30,000	No. of Vsl.	Avg. > 30,000
2009-10	27	8,778	Nil	Nil
2008-09	14	21,803.21	3	31,322.33
2007-08	9	17068.78	1	31,047.00

The average GRT of vessels expected to be handled in the years 2010-11 to 2012-13 at berth no.5A and 6A are as below:

Year	Berth No.	Avg. < 30,000	Avg. > 30,000
		No. of vessels	No. of vessels
2010-11	5A	14	Nil
2011-12	5A	16	Nil
2012-13	5A	18	Nil

Year	Berth No.	Avg. < 30,000	Avg. > 30,000
		No. of vessels	No. of vessels
2010-11	6A	Nil	56
2011-12	6A	Nil	59
2012-13	6A	Nil	67

(4). Capacity:

(i). Form 2A states that the capacity of the terminal is 5 million tonnes as per the License Agreement. Licence Agreement states 5 million tonnes is the minimum guaranteed throughput to be achieved by the licensee. In this context, it may be relevant to mention that the minimum guaranteed throughput is not the capacity of the terminal. In fact, capacity will always be more than the minimum guaranteed throughput.

SWPL has assessed the terminal capacity at 5 million tonnes per annum based upon the optimal stack yard capacity and not the Optimal Berth Capacity. SWPL has 30,000 sq mtrs available as storage area. With a storage factor of 5 and present storage turnover ratio of 26, SWPL can achieve a throughput of about 4 million tonnes per annum. The terminal capacity is assessed at 5 MMTPA based upon the assumption of 34 turnarounds based upon improved rakes supply.

Further, average storage turnaround for bulk cargo is about 12 times in other ports/terminals.

- (ii). Though the upfront tariff guidelines of 2008 are not applicable to the existing terminals, only for the purpose of assessing the capacity, the SWPL has followed the approach prescribed in the 2008 guidelines. With reference to the estimation of capacity furnished by SWPL, the following points need to be clarified:
- (a). Para 5.3.5. of the proposal states that the optimal quay capacity of the terminal 5A is 5.62 million tonnes and 6A is 2.30 million tonnes. The calculation, however, reflects different figures. Further, the optimal quay capacity for terminal 5A based on the share of panamax and handymax vessel and the ship day output considered by SWPL comes to 5.18 million tonnes per annum as against 3.83 million tonnes per annum shown by the SWPL. The inconsistency in the capacity calculation in this regard may be removed.
- (b). The upfront tariff guidelines of 2008 prescribes the unloading rate for handling coal through panamax vessel at 35,000 tonnes per day. Whereas, the SWPL has considered the ship day output for panamax vessel at 25,000 tonnes per day and 30,000 tonnes per day for berth no.5A and 6A respectivel. The reasons for considering the productivity rate lower than the available benchmark may be justified.
- (c). The average discharge rate and the average loading rate for handling each of the cargo items by panamax / handymax vessel may be furnished for the last three years. The productivity level expected to be achieved for the next three years may also be furnished taking into consideration the two new mobile unloaders proposed to be deployed by the SWPL. Please show that the estimation of berth hire income takes into consideration the average productivity expected to be achieved in the next three years.

The productivity improvements anticipated by the SWPL specifically in view of improvement expected in the evacuation of cargo due to improvement in the rail infrastructure and replacement of handling equipment proposed may also be factored and shown separately.

(a). The same is a typographical error on our side and necessary corrections have been made in the Revised Proposal.

(b). SWPL has deployed 3 mobile harbour cranes whereas the upfront tariff guidelines of 2008 are based on Ship Unloaders for unloading coal.

(c). The average discharge rate and loading rate for last 3 years is as below:

Average D	ischarge Rate in	MT PWWD
Year	Panamax	Handymax
2009-10	28,692	14,233
2008-09	28,025	22,370
2007-08	28,723	22,820
Average	Load Rate in M	T PWWD
2009-10	Nil	5,947
2008-09	Nil	8,471
2007-08	Nil	7,987

The effectiveness of mobile unloaders cannot be realized until and unless the rakes situation does not improve.

Berth hire income has been calculated taking into consideration an average discharge of 27,500 MT PWWD for berth 6A and 8000 MT PWWD for berth

- (d). The berth nos.5A and 6A operated by SWPL handle cargo other than coal / coke such as limestone, HR coil / slabs, etc. The handling rate will vary depending on the type of cargo handled. Optimal capacity assessment may factor this point.
- (e). Article 3.1. of the License Agreement (LA) shows that water area of 60,500 square metres and land area 40,200 square metres were allotted to SWPL for construction of the terminal The total stacking area of 33,000 sq. metres considered by SWPL does not match with the area stipulated in the License Agreement (LA). The reasons for the variation may be explained.
- (f). Average daily evacuation of cargo achieved by the SWPL in the last three years 2007-08 to 2009-10 and the evacuation of cargo expected after commissioning of the single rail line with in-motion wagon loading system and its complementary equipment may be indicated.
- (g). While setting upfront tariff for coal terminal at Mormugao Port Trust, the stacking factor at 4.7 tonnes per sq. metre and annual turnover ratio of 20 was considered based on the position reported by the MOPT of the parameters achieved by SWPL i.e. stacking of 5 tonnes per sq. metre and turnover of 25.6 to 26.3. As against the above, the stacking factor now considered by SWPL in optimal yard capacity calculation is 15 tonnes per square metre and turnover ratio of 18 which significantly varies from the position earlier reported by the MOPT.

The actual stacking factor and the turnover achieved by SWPL for each of the major cargo group during the last three years may be furnished to justify the parameters considered by the SWPL in the optimal yard capacity calculation.

(h). The SWPL may review and modify the optimal quay and yard capacities in the light of the above observation also taking into consideration the equipment deployed/ additional investment proposed by the SWPL during each of the years.

5A

The turnaround ratio shall increase by almost 8 times and the same has been factored in the projections for the period 2010-11 to 2012-13.

- (d). The average discharge rates of cargo other than coal are lesser than that of Coal. Hence, if the discharge rate of individual cargoes is considered, the optimum capacity will reduce.
- (e). Out of the total 100,700 sq. mtrs made available as per the Licence Agreement, 11,700 sq. mtrs. has been utilised for construction of berths. About 57000 sq mtrs. of the area has been utilised for Erection of Material Handling system, Stacker Reclaimer & Wagon Loading Tracks, Roads, Bunds etc. Balance about 32,000 square mtrs. is available area for stacking cargo out of which only 30,000 sq mtrs. can be effectively utililised for mechanized storage wherein SWPL is storing even 14 metres high heap in fair weather.
- (f). Average daily evacuation achieved during last 3 yrs:

Year	Average daily evacuation
2007-08	12,488 MT
2008-09	13,210 MT
2009-10	11,722 MT

After commissioning of the single line with inmotion wagon loading system, evacuation of average 16000 MT can be achieved provided 5 rakes on an average are made available by railways.

(g). The same is an error at our end. SWPL can stack 5 tonnes per sq. mtr. and turnover ratio of about 26 can be achieved. This can increase further provided sufficient rakes are made available by Railways.

Details stated to have been furnished are not attached.

(h). Realistic Yard capacity is considered as 4 MMTPA. But, in case rakes are available, the capacity can improve further as can be seen from the previous years figures given below:

<u>Year</u>	No. of rakes	Cargo handled
2008-09	1392	4.63 MMT
2009-10	1276	4.32 MMT

# (5). Income estimation:

(i). The MOPT has observed that the cargo handling income estimated by the SWPL is on the lower side which is mainly because of scaling down the traffic projections. The income estimation may be reviewed and modified in view of our observation to review the traffic estimation for the years 2010-11 to 2012-13.

As stated in 3(i) above, traffic projections are realistic. Further, with berth nos.7 & 11 being developed for coal cargo, rake availability and capacity of Braganza Ghat will play a major role.

(ii). The income from berth hire is estimated to reduce from Rs.2,887 lakhs in 2008-09 to Rs.1,953 lakhs in 2010-11 (32%), Rs.2,103 lakhs in 2011-12 (27%) reduction with reference to the actual berth hire income earned in 2008-09. The reduction estimated in the berth hire income does not correspond with the variation in the cargo traffic / vessel traffic. As the berth hire is levied with reference to the GRT of the vessel, even if larger vessels are expected to call the terminal, the income may not fall significantly. The reduction estimated in the berth hire income may therefore be justified.

Berth hire income is expected to reduce to Rs.2109 lakhs in 2010-11 as against Rs.2919 lakhs in 2009-10 on account of increased productivity being considered in the proposal for the period 2010-13. Though berth hire is levied with reference to GRT of vessel, but the average number of days a vessel stays on berth is also considered for calculation of berth hire charges.

(iii). The SWPL has stated that the vessel related income has been converted into rupee terms adopting the exchange rate of 1US\$ = Rs.46.25. From the revenue calculation furnished, it appears that the exchange rate considered is 1 US\$ = Rs.47.10. The SWPL may verify and if necessary modify the revenue estimation from berth hire with reference to the prevailing exchange rate.

The same is an error on our part and the Average conversion rate of Re/USD may be read as Rs.46.25.

- (iv). (a). On perusing the workings on revenue estimation, it is observed that the income from dust suppression for coke is estimated at 2.75 per tonne as against Rs.2.15 per tonne prescribed in the existing Scale of Rates of SWPL. Likewise, the cargo handling income for HRC / HR slabs at berth no.5A is estimated at Rs.150 per tonne as against Rs.159 per tonne prescribed in the existing Scale of Rates.
- (a). Dust suppression charges for coke are proposed at @ Rs.2.75 per tonne instead of Rs.2.15 per tonne. This is on account of higher expenses incurred on dust suppression for coke, as coke has a lesser density 0.6 compared to 0.8 of coal and occupies more space.
- (b). In Form 5B(i) Cost statement for cargo handling activity, the income estimation from wharfage and dust suppression is estimated to reduce at the proposed tariff though no reduction is proposed in these tariff items. Further, the revenue from cargo handling charge is estimated to increase by 27% during each year under consideration as against 32% hike proposed in the cargo handling charge.
- (b). There is a decrease in the wharfage and dust suppression income on account of a change in the cargo mix vis-a-vis the previous years. There is an increase in steel cargo and the majority of steel cargo is coastal.
- (c). The income estimation tariff may be corrected for the inconsistencies observed.
- (c). Corrections have been made wherever necessary in the revised proposal.
- (v).(a). The rates set by this Authority are ceiling levels only. SWPL may indicate the discount over the ceiling rates, if any, allowed by it during the year 2007-08, 2008-09 and 2009-10. The revenue impact of such discounts allowed may be quantified.
- (a). No discount over the ceiling levels was given by SWPL during the years 2007-08, 2008-09 & 2009-10 and hence there is no impact on the revenue.
- (b). It may be confirmed that the actual income reported in the Annual Accounts of 2007-08, 2008-09 and 2009-10 are revenue realised at the ceiling level of tariff prescribed by the Authority.
- (b). It is confirmed that the actual income reported in the Annual Accounts of 2007-08, 2008-09 & 2009-10 are revenue realized at the ceiling level of tariff prescribed by the Authority.

# (6). Operating cost:

(i). In terms of the clause 2.5.1 of the tariff guidelines for tariff fixation, expenditure projection should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with respect to the current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities announced by the Government of India. As communicated vide our letter No.TAMP/27/2005-Misc dated 18 May 2010 to all Major Port Trusts/ Private Terminals including SWPL, based on the average movement in the WPI for the year 2009-10, the escalation factor of 3.76% will be considered for expenditure projections in the tariff cases to be decided in the financial year 2010-11 is 3.76%. Hence, the annual escalation in the cost estimation may be modified at the stated level.

The same has been explained in details in clause 3.3 & 3.4 of the Revised Proposal.

- (ii). (a). Justify the increase in the cost of operating and direct labour from Rs.1,492 lakhs reported in the year 2008-09 to Rs.1800 lakhs in the year 2010-11 considering the fact that number of labourers are estimated to reduced from 256 to 125 for the corresponding period.
- (a). The number of labourer has been maintained at 286 for the year 2010-11 in the Revised Proposal.
- (b). The detail working furnished by the SWPL indicate around 33% to 37% increase in the unit rate of onboard stevedoring cost and other handling expenses at stack yard in the year 2010-11 with reference to the actual per tonne cost reported for the year 2008-09. For subsequent years, another 5% increase in the unit cost of stevedoring and handling expense is estimated. Justify the escalation estimated in the unit cost of these services which is beyond the allowable WPI of 3.76%.
- (b). These rates are subject to annual revision. In the last 3 years CPI has gone up substantially and contractors are not willing to work at rates wherein they will incur losses.

- (c). The SWPL has stated that the services offered by the direct labour (for stevedoring, operating mechanised handling system, storing, loading cargo into wagons) and maintenance labour (for upkeep of all machinery system) are outsourced to various cargo handling contractors. Please furnish copies of contract entered with the outsourcing agency/agencies to justify the estimation of direct labour and maintenance labour cost. Also, confirm whether the relevant service provider(s) were engaged following a competitive bidding and arms length relationship is maintained.
- (c). All the relevant service providers have been engaged by following a competitive bidding and arms length relationship.

(iii). The unit consumption of power and fuel is estimated to increase by 35% and 25% respectively in the year 2010-11 over the actual consumption reported in the year 2008-09. For the subsequent years, power and fuel consumption per tonne are almost maintained at the level of 2008-09. Explain the reasons for such wide variation in the consumption of power and fuel in the year 2010-11 alone.

The SWPL has subsequently vide letter dated 31 August 2010 furnished a copy of operation and maintenance contract awarded to JSW Infrastructure Ltd. (JSWIL) for handling coal/ limestone at Rs.40 per tonne and Rs.90/- per tonne for steel with effect from 1 April 2010 to 31 March 2013. The SWPL has also forwarded quotations from other contractors which are higher than the rate quoted by the JSWIL

(iv).(a). The reasons for estimating 625% increase in the consumption of water (i.e. from 0.004 litre per tonne of cargo reported during the year 2008-09 to 0.01 litre per tonne of cargo for the years 2010-11 to 2012-13) may be explained.

Power consumption is assumed to go up on account of idling of equipment due to rakes uncertainty and also on account of machinery growing older. Once the new equipment will be commissioned in 2011-12, power and fuel consumption will come down.

(a). Consumption of water has been revised to 0.07 K.ltr per tonne of cargo handled in the revised proposal.

- (b). The average unit cost of water reported in the year 2008-08 at 44.22 per litre is estimated to increase to 100.80 per litre. The estimation of water cost in the cost statement for the year 2010-11 to 2012-13 is found to be almost double when compared to the actual cost reported for the year 2008-09. The reasons for such vide variation in the unit rate of procurement of water may be justified and substantiated with documentary support.
- (v).(a). The actual repairs and maintenance cost reported in the Annual Accounts in the year 2007-08 is Rs.261.55 lakhs as against Rs.302 lakhs considered in the cost statement. Similar variation is observed in the figures considered in the cost statement for the year 2008-09 also. The reasons for this variation may be explained.
- (b). Justify the reasons for steep hike in the repairs and maintenance cost reported at Rs.413.02 lakhs in the year 2008-09 in the Annual Accounts as against actual repairs of 261.55 lakhs incurred in the immediate preceding year. Please confirm and show that one time major repairs and maintenance cost, if any, incurred during the past period of 2008-09 and 2009-10 are not considered while estimating this cost item for the years 2010-11 to 2012-13.
- The SWPL has stated that the repairs and maintenance cost is estimated at 1.5% for civil assets and 3% for mechanical assets as approved in initial tariff fixation. In the absence of any actuals available during the initial tariff fixation, the said percentages were adopted. Even during the last tariff revision, the repairs and maintenance cost were considered based on the actuals reported in the immediate previous year. Repairs and maintenance cost estimated for the years 2010-11 and 2012-13 may be justified with reference to the actual repairs and maintenance cost incurred in the past two years i.e. 2008-09, 2009-10 and the actuals for the first three months of 2010-11 (i.e. April to June) excluding any one time cost, if any, captured in the actuals. The repairs and maintenance cost estimated on new additions proposed to the gross block in each of the years may be indicated. Please confirm that while estimating repairs and maintenance on new additions, it is borne in mind that the new additions to the gross block are generally covered by warranty/ guarantee during the initial period.
- (d). Justify steep hike of 48% estimated in the repairs and maintenance cost in the year 2012-13 i.e. from Rs.487 lakhs in 2011-12 to Rs.722 lakhs in 2012-13. Furnish detailed calculation in support of the estimates.
- (vi). (a). During the last tariff revision, it was brought out that there is some dispute between the SWPL and the MOPT on the quantum of dredging to be undertaken by the MOPT. Pending settlement of the dispute, maintenance dredging cost was admitted in the tariff fixation based on the

- (b). Average unit cost of water has been considered at Rs.50.40 per K.ltr for the period 2010-11 in the revised proposal.
- (c). The SWPL has subsequently vide its letter dated 1 September 2010 furnished copies of the water bill raised by private parties which shows the rate is around Rs.100 per tonne.
- (a). This variation is on account of grouping of account heads in Annual Accounts. The overall costs remain same.
- (b). Rs.413.02 is the actual repairs and maintenance costs for the year 2008-09.

(c). With the assets becoming older, it is expected that repairs and maintenance cost for both civil and mechanical assets will go up substantially. But SWPL is considering the same at 1.5% for civil assets and 3% for mechanical assets.

With passage of time and equipment becoming older, repairs and maintenance expenses are bound to go up to sustain and maintain the productivity levels. New additions to Plant & machinery are expected in the later half of 2011-12. Hence the projections of Repairs & Maintenance cost are justified.

- (d). The projections are based upon the premise of repairs & maintenance costs at minimum 1.5% of Civil assets gross block & 3% of Mechanical block.
- (a). Maintenance dredging cost of Rs.1.46 crores in 2010-11 is considered in the revised proposal based upon the actual bill raised by MOPT in May 10.

	bills raised by the MOPT on SWPL with suitable annual escalation. In this context, justify the maintenance dredging cost which is estimated to almost double from Rs.36.53 lakhs reported in the year 2008-09 to Rs.76 lakhs estimated in the year 2010-11.  (b) The basis of adopting the unit rate of Rs.190.44 per cubic metre for the year 2010-11 and annual escalation of 5.8% in the subsequent years need to be justified with documentary proof of the relevant contract entered with the dredging company.	(b). Unit rate of maintenance dredging has been revised to Rs.122.63 per cbm for the year 2010-11 as against the rate of Rs.74 per cbm in 2009-10. This is based upon the actual bill of MOPT. Increase of 5% is considered for the years 2011-12 and 2012-13. All dredging expenses are reimbursed to MOPT based upon their bills and SWPL has not entered into any contract with any
	(c). In case this expenditure is with reference to the bills raised / to be raised by the MOPT towards maintenance dredging, then a copy of the same may be furnished to substantiate the actuals considered for the years 2008-09 and 2009-10.	dredging company directly.  (c). Copy of the bill raised by MOPT & the receipt of payment of the dredging bill is furnished
(7).	The Authority during the last tariff revision had stated that revenue share payable due to non-realisation of Minimum Guaranteed Throughput will not be recognised and hence revenue share applicable on the estimated traffic projection furnished by the SWPL was taken as a base admitted to the extent of the second lowest bid for the purpose of tariff fixation as per the 2005 tariff guidelines. The SWPL is advised to modify the estimation of revenue share considered in the cost statement for the years 2010-11 to 2012-13 in line with the decision of the Authority in the last tariff Order.	Royalty has been con dered in line with the decision of the Authority.
(8).	Article 7.3.4.2 of the License Agreement entered by the SWPL with the MOPT stipulates 5% increase in the license fee every year. As against this, lease rental for the years 2009-10 and 2010-11 estimated by SWPL show around 46% to 54% increase with reference to the actual lease rental reported for the year 2008-09. The Authority has not approved any increase in the estate rentals of Mormugao Port Trust (MOPT) as the MOPT has not filed any proposal for revision of lease rental following the guidelines on Land and Water Management of Major Ports announced by the Ministry in March 2004. In this context, confirm that the estimation of lease rental for the years 2009-10 to 2012-13 is in line with the License Agreement.	License fee for the year 2009-10 has been paid based upon the bill of MOPT and various correspondences wherein MOPT has confirmed that TAMP has duly approved the rate of Rs.292 per 10 sq. mtrs. The same has been considered for estimation of lease rentals for the year 2010-11 to 2012-13.  This has also been confirmed by MOPT vide their letter dated 02.08.10 addressed to TAMP.
(9).	(i). The insurance premium reported in the Annual Accounts for the year 2008-09 is Rs.132 lakhs as against Rs.139 lakhs considered by the SWPL in the cost statement. The reasons for variation from the figures reported in the Annual Accounts may be explained.	The same is corrected in the revised proposal submitted.
	(ii). Furnish a copy of the relevant insurance covers taken during the years 2009-10 and 2010-11 to justify the figures considered in the cost statement.	Copies of Insurance for the period from 1 July 2010 to 30 June 2011 is furnished which show insurance premium of Rs.1.44 crores is paid by SWPL.
(10).	The increase of 21% estimated in other expense for the year 2010-11 may be justified as it is beyond the stated WPI of 3.76%. The annual	Other expenses in 2010-11 are considered almost at par with the expenses incurred during the period 2009-10.

	escalation for estimating the Management and General Overheads may also be considered at 3.76% as against 5.8% adopted by the SWPL.	Annual escalation in Management and General Overheads is based upon the annual employee cost revisions, which is much more than the WPI. Further, the expenses on all other general overheads are much more than the WPI.  Computation of Depreciation is as per tariff
(11).	The proposal states that depreciation is computed as per the rates mentioned the Companies Act, 1956 and in line with the terms of License Agreement. As per clause 2.7.1. of the tariff guidelines, the depreciation has to be computed based on the straight line method with life norms adopted as per Companies Act or based on life norms prescribed in the concessional agreement whichever is higher. Please confirm whether the computation of depreciation is as per tariff guidelines.	guidelines.
(12).	The basis of allocation of certain common expenditure like management and general overheads, lease rentals, insurance, preliminary expenses and upfront fee written off, etc. between the cargo handling activity and vessel related activity may be explained.	Allocation of certain common expenditure has been made based upon the respective proportion of cargo handling activity and vessel related activity in the total income.
(13).	As stated earlier, the SWPL is advised to update all the expenditure items with reference to the actuals for 2009-10 and suitably modify the estimates for the subsequent years applying the current Wholesale Price Index and adjusted for the traffic growth as per the tariff guidelines.	Actuals for 2009-10 have been updated in the revised proposal.
(14).	The discounting factor considered by the SWPL for annualizing the credit back of the security deposit refund receivable to the SWPL at the end of the project period may be indicated. The discounting factor may be considered at the prevailing cost of debt.	Though we agree with TAMP's observation, but SWPL has considered a discounting factor of 2%.
(15).	Capital Employed:	
(-5).	(i). Since the year 2009-10 is already over, the additions proposed to the gross block, depreciation and other related items may be modified with reference to the actuals. The addition to the gross block in the last three months (i.e. April 2010 to June 2010) may also be furnished.	Actual additions to the Gross Block and depreciation for the year 2009-10 have been modified wherever required in the revised Proposal. It has further furnished revised capital employed working vide letter dated 31 August 2010 stating that it is reconciled with the Annual Accounts figures.
	(ii). Please furnish year-wise detailed break up	The following details have been furnished:
	of the additions proposed to the gross block during	DRODOSED CAPEY
	the years 2010-11 to 2012-13.	PROPOSED CAPEX (in crores)
}		Stores & Substation Rs. 0.75
		Silo Rs. 7.50 Strengthing of Western Bund Rs. 0.35
	*	Rail Line Rs. 0.20
		Insurance Spares for MHS Rs. 3.50 Conveyor linking Silo Rs. 1.55
		Dust suppression system Rs.0.375
	·	Computers Rs. 0.025 Furniture & fixtures Rs. 0.015
		Rs. 14.27
		2011-12 Page 200
		Rail Line Rs. 2.00 Reclaimer Rs. 3.00
		Mobile Unloaders Rs. 48.00
		Conveyor linking silo Rs. 1.35 Electrical items Rs. 0.47
L	<u> </u>	Licotrodi nema

	Computers Furniture & fixtures Silo	Rs. 0.015 Rs. 0.015 Rs. 13.00
		Rs.67.85
	2012-13 Reclaimer Computers Furniture & fixtures	Rs. 12.00 Rs. 0.025 Rs. 0.015 
		113. 12.04
(iii). The additions to the gross block estimated at Rs.10.77 crores in 2010-11, Rs.67.85 crores in 2011-12 and Rs.12.01 crores in 2012-13 may be substantiated with copies of work orders issued / budgetary quotations, etc. The present status of the additions proposed to the gross block in the years 2010-11 to 2012-13 may also be furnished for each of the assets indicated in para 2.3. of the proposal.	SWPL is in the process of signing a MOPT wherein permission for installar motion wagon loading will be given I Installation of in-motion wagon loadir alongwith single line and continuous ship will be completed by later half of 2011-12	tion of in- by MOPT. ng system unloaders
(iv). The effect of sale value receivable from sale of the two HMC asset may be recognised in the cost statement.	The sale value of two HMC is reduced Capital expenditures during the periods 2012-13 as mentioned in clause 4 of the proposal.	2010-11 to
(v). It may be confirmed that the entire proposed expenditure in each of the years will be capitalised in the books of accounts of the same year and also the assets worth the equal amount will be physically available for operation in the very same year. In this regard, it may be borne in mind that capital work in progress is not counted towards capital employed for the purpose of allowing return thereon.	All assets will be capitalized once the available for use. This is as per the A Standards.	Accounting
(vi). With reference to the proposed investment during the years 2010-11 to 2012-13, please quantify the effect of this investment in terms of addition to the capacity, additional traffic / business, reduction in the unit operating cost or any improvement in the operational efficiency.	The additional investment proposed of years 2010-11 to 2012-13 will result in a in the number of storage space turnarous is expected to improve to about 34 time present 26.	n increase nds, which
(vii). The gross block of assets pertaining to Information Technology, Furniture and Fixtures, building, etc. which appear to be common assets for offering the services at the terminal are entirely allocated to Cargo Handling activity. The SWPL may consider to allocate the common and general assets of the terminal to both cargo handling and berth hire service on appropriate basis.	Same is allocated in the revised proposal	
(viii). During the last tariff revision on being pointed out, preliminary expense was excluded from the gross block of assets and spread over the remaining period of the project; return was allowed on the unammortised portion of the preliminary expense. (Refer para 11(x) of the December 2006 tariff Order.) In the current tariff revision exercise, the SWPL has shown the preliminary expense write off separately in the cost statement. It has, however, not made corresponding adjustment in the depreciation and gross block / net block of assets. The SWPL is again requested to exclude this preliminary expense from the gross block of asset and show a separate entry in this regard. Also, reconcile the gross block, depreciation and	Depreciation may be reduced by Rs.69,0 period 2010-11 to 2012-13.	ouu for the

net block as per the books of accounts for the years 2007-08 and 2009-10 with the corresponding figures in the cost statement. Return may be considered on the un-ammortised preliminary expense for each of the years both for the past period (i.e. 2007-08 to 2009-10) and the future period (2010-11 to 2012-13) in line with the treatment followed in the last tariff Order.

(ix).(a). Clause 2.9.9 of the tariff guidelines stipulates norms for estimating sundry debtors at two months' Estate income & Railway Terminal charges for estimating the working capital. The estimation of Sundry debtors at two month's total revenue is not in accordance with the norms prescribed in the guidelines.

The Authority based on the decision taken in the Chennai Container Terminal Limited has passed an Order on 30 September 2008 announcing refinement in the 2005 guidelines which interalia permits outflow on certain items arising out of the contractual obligations of the LA to be taken as part of the Sundry Debtors. As per Article 7.3.4.2 of the LA, the SWPL is required to pay lease rent to the MOPT for the lands allotted to it in advance every year. Since the advance payment will get adjusted against the rent payable for the respective month and at the year end of the entire advance is adjusted, an, the average of the pre-payment at 50% may be considered as part of Working Capital for each of the year 2010-11 to 2012-13 for computation of working capital in line with the approach followed in the CCTL Order dated 30 September 2008.

- (b). Clause 2.9.9. of the tariff guidelines prescribes norms for estimating inventory in the working capital calculation apart from norms prescribed for other items. Inventory considered at the level of closing balance of inventory reported in the Annual Accounts for the years 2008-09 and 2009-10 is not in accordance with the norms prescribed in the guidelines.
- (c). Furnish bifurcation of consumption of stores and spares reported at Rs.287.80 lakhs and Rs.460.43 lakhs in the Annual Accounts of 2007-08 and 2008-09 respectively into capital spares, other inventory, fuel and customised spares and modify the inventory allowable in the working capital following the norms prescribed in the guidelines for the past period as well as for the future period.
- (d). Loans and advance considered in the working capital calculation is not as per the norms prescribed in the guidelines. The current liability considered in Form 4B for the years 2007-08 and 2008-09 do not match with the figures reported in the Annual Accounts for the respective years. The reasons for scaling down the current liability from Rs.644 lakhs in 2008-09 to Rs.332 lakhs in 2009-10, Rs.355 lakhs in 2010-11 may be justified.

(a). Debtors have been considered at 2 months gross income.

(b). Has been rectified as per guidelines in revised proposal (Form 4A).

(c). Has been shown in Form 4A in revised proposal.

(d). Loans and Advance in Form 4B in revised proposal shown based on security deposit with Electricity Board and Port Trust only.

Difference in working capital has been rectified in revised proposal.

(16).	The net surplus/ deficit after adjustment of past surplus calculated in Sr. No. (XVII) in Form 3A	This has been rectified in the revised proposal.
	contains arithmetical error. The deficit has been increased after the adjustment of past surplus	
	instead of the reverse effect. Similar error is	
	observed in the cost statement for cargo handling	
	activity and berth hire activity [(Form 5(B)(i) and	
(47)	5(C)(i)]. The cost statements may be corrected.	
(17).	Comparison of Actual vis-à-vis the Estimates (Form 7):	
	(i). In this form, the estimated operating	Though SWPL agreed to submit it separately, this
	income for the years 2007-08 to 2009-10 need to	information is not furnished.
	be adjusted for tariff increase allowed in the last	
	tariff Order of 29 December 2006 for a like to like	
ļ	comparison with the actuals.  (ii). Actual other income considered in the cost	Reconciliation Statement is furnished.
	statement for the years 2007-08 and 2008-09 in	Reconciliation Statement is lumished.
	Form 7 does not match with the other income	
	reported in the Annual Accounts. Please furnish a	
1	reconciliation statement for the variation in the	
	figures reported in the Annual Accounts vis-à-vis	
	the cost statement for the years 2007-08 to 2009-	
	10 after updating the statement with 2009-10 actuals.	
	(iii). Estimates of equipment running cost for	
	the years 2007-08 is not as per the estimates	
	considered in the last tariff Order. Further,	
	preliminary expense write off also does not match	
	with the figures considered in the last tariff Order for all the years 2007-08 to 2009-10. These	
	estimates may be maintained as per the last tariff	
	Order.	
	(iv). The computation of capital employed and	1111
	the return on capital employed at actuals for the	
	years 2007-08 to 2009-10 may be considered following the approach followed in the last tariff	
	Order. Please furnish a detailed working in this	
	regard.	
(18).	Duly filled Form 6 - Analysis of Efficiency on	Though SWPL has stated that the requisite details
	Productivity Improvement and Form 8 – Details of	will be provided, the same are not furnished.
	Revenue Share / Royalty may be furnished as they are not accompanied with the original proposal.	
(19).	The Mormugao Port Trust (MOPT) vide its letter	This has been explained in details vide our letter
(**)	No.FA/Cost/112/2010/05 dated 20 April 2010	dated 29.07.10.
	(which was forwarded to SWPL vide our letter of	
	even number dated 23 April 2010) stated that the	
	SWPL has disputed on the Cargo Handling Labour	
	Dock (CHLD) levy collected for handling of cargo using ship's gears and also that the SWPL pays	
	the CHLD levy to the port. Clarify what is the	
ļ	arrangement at the SWPL for handling cargo using	
	ship's gears. Also, clarify what is matter of dispute	
	and how this item is considered in the cost	
	statement for the past period 2007-08 to 2009-10 and for the future period.	
В.	SCALE OF RATES	
(1).	Justify the proposed increase of 32% in the cargo	The cargo handling activity still leaves a shortfall of
` ′	handling charge in the light of the fact that the cost	2% on ROCE as can be seen in the revised
	statement for the terminal as a whole reflects a	proposal at the proposed hike of 32%.
j	deficit of 16% and the cargo handling activity	ĺ
	reflects a deficit of 19% after the correcting the arithmetical error.	
	animiosidal direct	

(2).	During the last tariff fixation there was some issue relating to the change of the name of the company and the MOPT and the SWPL had agreed resolve this issue. In this regard, please confirm whether the issue of change of name of the licensee company is finalised and forwarded the documentary support in this regard.	This issue with MOPT is considered closed as confirmed by MOPT also vide their letter dated 02.08.10.
(3).	The definition of the term 'wharfage' proposed by the SWPL is in general manner and does not covered all the services offered for the said tariff item. The proposed definition may be modified.	The definition may be deleted in the fresh proposal.
(4).	Section 2: General terms & conditions  (i). The penal rate of interest in note 9(b) proposed at 15% may updated at 2% above the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India (which is presently 11.75%) as per clause 2.18.2 of the tariff guidelines.	In the light of PLR concept done away by banks on RBI guidelines, linking penal interest to PLR is no more feasible. Hence, 15% may be allowed.
	(ii). The proposed note no.13 about levy of service tax, educational cess, etc. may not be necessary as such conditions are generally not prescribed in the Scale of Rates of other private terminals/ major port trusts.	May be removed from the proposal.
(5).	(i). Part - I - Vessel Related Charges, Section C - Berth Hire Charges	
	(a). Though the SWPL has stated that no increase in the berth hire charge is proposed, an analysis shows that the single slab rate proposed by SWPL for berth no.6A as against the existing two tier structure will lead to a 18% increase in case of vessels upto 30,000 GRT. Please furnish the additional income likely to accrue at the proposed tariff level for vessels below 30000 GRT. Furnish a statement showing the no. of Vessels, average GRT vessels handled and the income likely to be earned for the existing slabs in respect of berth No. 6A at the existing tariff vis-à-vis the proposed single berth hire for the years 2010-11 to 2012-13.	(a), Two tier structure for berth hire charges may be considered as in the last order.
	(b). Though the SWPL has stated that status quo is maintained in berth hire charge, the proposed Scale of Rates reveals that the rate for coastal vessel is restated adopting the exchange rate of 1US\$ = R\$.46.25 for prescribing concessional rupee denominated berth hire for coastal vessel as against the exchange rate of 1US\$ = R\$.44.62 adopted in the last tariff revision Order. Clause 6.1.2 of the tariff guidelines, does not allow restatement of coastal vessel rates at the time of the tariff revision exercise. This approach is followed uniformly while prescribed the Scale of Rates of Major Port Trusts / Private Terminal	(b). Necessary changes can be made in the proposed Scale of Rates.
	(ii). Section D - Charges for water supply  (a). Explain the reasons for proposing to delete the charges for water supply prescribed in the existing Scale of Rates and giving reference to the rates prescribed in the Scale of Rates of MOPT for levy of tariff for this service.	SWPL has to buy the water from outside sources. The rates for the same are fluctuating. Hence, the charges for water supply have been deleted.
	(b). If the water supply is arranged by the SWPL, please propose a specific rate for offering	

	this service and justify with reference to the cost of	
	service provided instead of giving cross-reference	
	to the MOPT Scale of Rates. In case the MOPT is	
	providing this service, it may be sufficient to	
	mention that the MOPT will be offering this service	
	and will recover the tariff accordingly.	
(6).	Part- II – Cargo Related Charges	
	(i). As per Order Number TAMP/4/2004-Genl	
	dated 7 January 2005 and subsequent amendment	
	dated 15 January 2005, concessional rate are to be	
	prescribed for coastal cargo for ship to shore and	
1	shore to yard movement and wharfage except for	
	thermal coal, POL including crude oil, iron ore and	
	iron ore pellets not exceeding 60% of the rate	
	applicable for normal cargo.	
	applicable for florida earge.	
	The SWPL in the proposed Scale of Rates has	It is confirmed that no coastal cargo of thermal coal
	proposed a single wharfage entry for coal of all	will be handled.
	types without maintaining any distinction in rates	will be nandled.
	for thermal coal and other coal. Since thermal coal	
	is not eligible for concessional tariff for coastal	
i	cargo, wharfage charge and handling charge for	
	thermal coal and coal of all types except thermal	
	coal may be shown separately as prevailing in the	
	existing Scale of Rates. If no thermal coal is	
	expected to be handled it may be stated explicitly	
	in the Scale of Rates.	
	Coastal Concession in the wharfage rate cargo	No coastal concession in wharfage rate for iron ore
	handling charge also needs to be proposed for iron	pellets is proposed.
	ore pellets.	
	(ii). The existing note (1) under Cargo handling	The same can be retained.
	Charge of the existing Scale of Rates states that	*
	the Cargo handling charge at Berth No 5A amongst	18
	others covers the movement of cargo within SWPL	
	stack yard and unloading from railway wagons or	
	vice versa. The reasons for deleting these two	
	services may be explained in the light of the fact	
	that the port has not proposed any reduction in the	
	existing tariff in view of excluding these services	
	from the list of services presently covered under	
	the cargo handling charge.	
(7).	Section C – Ground rent / storage charges:	The same can be continued in our proposal.
(7).	Section C - Ground rent / storage charges.	The same can be continued in our proposal.
	The reasons for deleting the existing general note	
	to Section C may be explained. The SWPL is	
	advised to incorporate the following condition which	
	has been prescribed in the existing Scale of Rates	
	of SWPL:	
	"Storage charge / ground rent on cargo shall not	
	accrue for the period when the SWPL is not in a	
	position to deliver /ship the cargo when requested	
	by the user"	
(8).	Section D - Dust Suppression Charge:	Coke on account of lower density of 0.6 as
		compared to coal, occupies more space. Hence,
	The existing Scale of Rates of the SWPL	more expenses are incurred for dust suppression.
	prescribes uniform rate of Rs.2.15 per tonne	
,	charges towards dust suppression for coal, coke	
	and limestone. As against this, dust suppression	
	charge for coke is proposed at Rs.2.75 per tonne	
	which means 28% increase from the existing tariff.	
	The basis for proposing 28% increase in this tariff	
	The season of proposing serio merees in the term	

	item and that too only for coke may be explained with reference to increase in the cost of offering dust suppression service to coke in comparison to other dusty cargo.	
(9).	As stipulated under clause 6.8 of the tariff guidelines, benchmark levels of productivity may be indicated and incentives may be proposed for better performance of the terminal and disincentives for performance below the benchmark levels. The rationale for proposing such benchmark levels and the incentive / disincentive may also be indicated.	

- 9. The SWPL has subsequently vide emails dated 16 September 2010 and 17 September 2010 further clarified the following points:
  - (i). The SWPL, on the point made by the MOPT about disposal of HMC has clarified that it intends to improve upon the productivity and capacity of the Terminal by improving upon the existing Cargo Handling equipments. The present discharge that can be achieved with each Mobile Harbour Crane is 600 MT per hour on an average, which will go up to 900MT per hour average by Ship Unloaders. Speedier evacuation of cargo after installation of In-Motion Wagon Loading system would need a faster discharge from the Vessels. Both the systems complement each other. Hence, SWPL intends to replace the existing, Mobile Harbour cranes with Ship Unloaders, though the same are only 6 years old.
  - (ii). The year-wise expenditure on account of CHLD included in the Annual Accounts for the years from 2007-08 to 2009-10 is as follows:

Year	Amount (Rs.)
2007-08	10,19,277.00
2008-09	15,08,828.00
2009-10	21,34,931.00
Total	46,63,036.00

10. A summary of the queries raised by us vide letter dated 2 July 2010 to MOPT and the reply furnished by the MOPT vide letter dated 2 August 2010 is tabulated below:

SI.	Queries raised by us	Reply furnished by MOPT
No.		In the Standard by SM/DI
(i).	Traffic projected by the South West Port Limited (SWPL) for the years 2009-10, 2010-11, 2011-12 and 2012-13 are 4.10 million tonnes, 4.15 million tonnes, 4.45 million tonnes and 5.15 million tonnes as against the 5.00 million tonnes projected by the MOPT in its general revision proposal for each of the corresponding years. The MOPT has while furnishing comments on the SWPL stated that the projection made by the SWPL for the years 2010-11 to 2012-13 is on the lower side when compared to the traffic of 4.63 million tonnes handled by the SWPL in 2008-09.  Kindly indicate the assessment of port about the traffic to be handled by SWPL in the next 3 years duly taking into consideration the upgradation proposed in the rail infrastructure and replacement of two mobile harbour cranes with two mobile unloaders with other ancillary equipment.	of two mobile harbour cranes. The port has already stated that the projection for the year 2010-11 to 2011-12 was on the lower side as compared to the actual traffic for the year 2008-09. However, now it is learnt that due to external factors SWPL is constrained to handle lower traffic during the subsequent years.
(ii).	The SWPL has estimated the number of foreign-	It is understood that SWPL is expected to handle
(17)	going vessels to scale down from 86 vessels	more coastal vessels during the year 2010-11 to
	reported in the year 2008-09 to 64 vessels in 2010-	2012-13 and accordingly number of foreign going

	11 which in terms of percentage works out to 25% reduction. The number of foreign-going vessels in the subsequent two years are estimated at 67 and 78 for the subsequent two years. The income from berth hire reported at Rs.2887 lakhs in the year 2008-09 is estimated to reduce to Rs.2182 lakhs in 2009-10. Please comment on the reasonableness of number of vessels and berth hire income estimated by the SWPL for the years 2010-11 to 2012-13.	vessels have been estimated on the lower side. As per prevailing Scale of Rates, the coastal vessels are charged 60% of the berth hire charges applicable for foreign going vessels.
(iii).	Article 7.3.4.2 of the License Agreement entered by the SWPL with the MOPT stipulates 5% increase in the license fee every year. As against this, lease rental estimated by SWPL for the years 2009-10 and 2010-11 shows around 46% to 54% increase with reference to the actual lease rental reported for the year 2008-09. Confirm the lease rental paid by the SWPL for the year ended on 31 March 2010 is Rs.350 lakhs. Also, confirm that the estimation of lease rentals payable by the SWPL for the years 2010-11 to 2012-13 at Rs.367 lakhs, Rs.386 lakhs and Rs.405 lakhs respectively are in line with the lease rent prescribed in the SOR of the MOPT and also in accordance with the terms of the LA.	The lease rental payable to the MOPT indicated in the proposal of SWPL is factual and in accordance with the terms of the Licence Agreement.
(iv).	The SWPL has estimated an addition of Rs.10.77 crores during the year 2010-11, Rs.67.85 crores in 2011-12 and Rs.12.05 crores during the year 2012-13 in Plant and Machinery, construction of rail line, sheds, etc. Please furnish your comments on the reasonableness of the investments proposed to be made by the SWPL. Also, indicate the additions to the capacity in view of the proposed additions to the gross block of assets.	The additions to the gross blocks of assets proposed by SWPL during the year 2010-11 to 2012-13 for an additional investment of Rs.90 crores was discussed in the joint meeting held on 22 July 2010. The SWPL has justified the proposed additions to the gross block of assets. Therefore, we have no further comments on this issue. However, we fail to understand why SWPL has proposed to discard two mobile harbour cranes at book value of Rs.16.15 crores after only six years of use. The investment be taken into consideration if the reasons are acceptable and in accordance with guidelines.
(v).	(a). Article 3.1. of the License Agreement (LA) shows that water area of 60,500 square metres and land area 40,200 square metres was allotted to SWPL for construction of the terminal. Please indicate the total area made available and developed by SWPL for stacking cargo.	The installed capacity of berth no.6A and 5A is 5 MMT per year. The operations of the terminal commenced from June, 2004. Despite installations of heavy modern machinery and equipments, SWPL could not achieve the traffic of 5 MMT during the last five years.
-	(b). Please indicate the existing standard capacity of the two berths handled by the SWPL taking into consideration the investments made by operator and the equipment deployed for the operations. Also, indicate the standard capacity of the terminal for the years 2010-11 to 2012-13 taking into consideration the additional investment of Rs.90 crores proposed during the year this period and particularly with reference to the proposed upgradation in the rail infrastructure and replacement of two harbour mobile cranes with two ship unloaders.	As regards standard capacity of the two berths handled by SWPL, we have no further comments as SWPL has justified their case in the joint hearing held on 22 July 2010. As per the licence agreement, a water area of 60500 sq. mtrs. and a land area of 40200 sq. mtrs. was allotted to SWPL for the construction of their terminal. It is understood from the SWPL that an area admeasuring 30000 sq. mtrs. is available to them for storage of coal/ coke. It is also understood from them that they would augment an additional capacity of 5.15 MMT per year after installation of proposed plant and machinery.
(vi).	The dredging cost debited to the SWPL, if any, in the last three years 2007-08 to 2009-10 may be indicated.  Please Indicate the reasonableness of the dredging cost estimated by SWPL at Rs.190.44/ cubic metre	The dredging cost debited to SWPL for the year 2007-08 to 2009-10 was Rs.21.30 lakhs, Rs.30.62 lakhs, Rs.146.75 lakhs respectively. As regards reasonableness of dredging cost estimated by the SWPL @ Rs.190.44 cubic meter in the year 2010-

	in the year 2010-11 with annual escalation of 5.8% for the subsequent years. Since MOPT also engages dredging contractors, the dredging cost / cubic mtr. incurred by MOPT may please be furnished.	11. In this regards, it is stated that the cost on dredging is market driven and dredging contractors are not easily available as there is shortage of dredgers. However, it is noticed that the dredging cost estimated by SWPL is on higher side. The actual dredging cost to the port is Rs.110/- per cubic meter for the year 2009.
(vii).	Please confirm that the estimation of royalty payment by SWPL at Rs.12 crores for each of the year 2010-11 to 2011-12 and Rs.13.44 crores for the year 2012-13 is in accordance with the terms of the LA. If not, the detailed computation of royalty estimated to be collected from the SWPL may be furnished.	The estimation of royalty payment by SWPL to the port indicated in their proposal for the year 2010-11 to 2011-12 is based on the minimum guarantee throughput to 5 MMT to be handled every year. SWPL is expected to handle 5.15 MMT of traffic during the year 2012-13 and the estimated royalty of Rs.13.14 crores and their computation of royalty is as per the licence agreement.
(viii).	During the last tariff fixation there was some issue relating to the change of the name of the company and the MOPT and the SWPL had agreed resolve this issue. In this regard, please confirm whether the issue of change of name of the licensee company is finalised and forwarded the documentary support in this regard.	As regards change in the name of the company title, it is stated that we had objected the name of the company and suggested to delete the word "Port" or replace with a suitable word. Lot of correspondence was exchanged without any outcome. This issue may be considered as closed.
(ix).	The MOPT vide its letter No.FA/Cost/112/2010/05 dated 20 April 2010 has mentioned about some dispute with SWPL on Cargo Handling Labour Dock (CHLD) levy on cargo handled by ship's gear and that the matter is referred for arbitration. Clarify what is the arrangement at the SWPL for handling cargo using ship's gears and whether it is as per the provisions in the LA. Also, clarify what is matter of dispute and what impact it has on the tariff revision exercise of SWPL.	As per the Licence Agreement with SWPL, SWPL is not allowed to handle geared vessels. This was objected by the port. Thereafter, SWPL was permitted to handle geared vessels for exporting steel coils, subject to payment of CHLD levy towards loss of employment to the CHLD workers on account of geared vessels being handled at SWPL. This activity at Berths 5A/6A also results in loss of revenue of the port, as otherwise the steel cargo would have to be handled at the General Cargo Berths 10 and 11 of MOPT. MOPT would have earned cargo handling charges at Berth nos. 10 and 11.  Hence, the port is of the firm belief that SWPL should compensate the CHLD levy. Subsequently, SWPL went into arbitration on this issue and is
		paying levy under protest. However, SWPL has been repeatedly stating that if TAMP allows this an input cost, SWPL will withdraw their arbitration. Since CHLD levy is being actually paid by SWPL, port has no objection to the CHLD levy being considered as in input cost while revising tariff for this commodity.

- 11.1. The SWPL vide our letter dated 24 September 2010 was requested to furnish further additional information on vessel traffic handled in the years 2007-08 to 2009-10, the gross value and the written down value of the two Harbour Mobile Cranes proposed to be discarded, the actual stores consumption for the last two years 2008-09 and 2009-10 and few other points.
- 11.2. The SWPL vide its email dated 29 September 2010 and dated 1 October 2010 has furnished further clarifications which is summarised below:
  - (i). The details of the vessel traffic for the years 2007-08 to 2009-10 is given below:

Particulars	articulars No. of vessels			Average parcel size of vessel		Average GRT of vessel			Average Productivity (in tonnes)			
	2007- 08	2008-	2009- 10	2007- 08	2008- 09	2009- 10	2007- 08	2008- 09	2009- 10	2007- 08	2008- 09	2009- 10
Berth 6A												
(i). Coal (Panamax)	50	57	53	68200	66692	65283	39822	39177	41661	28726	27966	28843
(ii). Coal (Handymax)	0	2			41854			27011	•		30471	. 0

(iii). Coke	12	8	9	46410	44419	41703	37289	35869	37995	22674	19538	14233
(iv).Limestone	4	2	1	53206	59657	57811	35504	33883	38315	26168	18786	20707
Berth 5A												
(i), HR coils/ slabs (foreign)	10	17	8	18563	17059	16302	20730	23481	12724	7987	8329	6873
(ii). HR coils/ slabs (coastal)			19			8416			7117			5557

- Security deposit of Rs.1.54 crores with MOPT is reflected in the schedule of loans and advances as deposits.
- (iii). The mobile harbour cranes were procured during the financial year 2006-07. The value of 2 HMC in the gross block is Rs.16,29,66,332/- and Written Down Value (WDV) is Rs.11,15,83,182/- as on 31 March 2010 and the WDV as on 31-03-12 is estimated at Rs.7,78,81,744/-.
- (iv). Actual stores consumption is Rs.283.12 lakhs and Rs.309.62 lakhs the years 2008-09 and 2009-10 respectively. The stores consumption relate to revenue spare.
- 12. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website http://tariffauthority.gov.in.
- 13. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:
  - (i). During the initial tariff fixation done in September 2004 as well as in the last tariff revision of the South West Port Limited in December 2006, there was an issue relating to change in the name of the Licensee Company i.e. South West Port Limited which was to be settled between both the MOPT and the SWPL. In this proceeding, both the SWPL and the MOPT have confirmed that the issue relating to change in the name of the Company is closed.
  - (ii). The proposal filed by SWPL in February 2010 was for the three year tariff cycle i.e. for 2010-11 to 2012-13 based on estimates for the year 2009-10. Subsequently based on our advice, the SWPL has furnished revised cost statements updating actuals for the year 2009-10 and revising the estimates for the years 2011-12 and 2012-13. The revised proposal filed by the SWPL dated 23 June 2010 along with submissions made by the SWPL during the processing of the case is considered in this analysis.

The classification of actual income and expenditure furnished by the SWPL in the cost statement are different from those reported in Annual Accounts. The individual cost items reflected in the cost statement could not, therefore, be verified with the figures reported in the Annual Accounts, though the overall position with reference to the Profit / Loss before tax reported in the Annual Accounts is reconciled with the net surplus / deficit estimated in the cost statement for the years 2007-08 to 2009-10. The actuals furnished by the SWPL in the cost statement are relied upon subject to the modifications, wherever necessary, as explained in the succeeding paragraphs.

(iii). Both the MOPT and the SWPL have brought out a dispute between themselves about Cargo Handling Labour Department (CHLD) levy demanded by the port even on the cargo handled by ship's gear at the SWPL terminal. It is reported that the SWPL has made payments to MOPT on this account under protest and the matter is referred for arbitration which is still pending.

SWPL has strongly argued that the claim of MOPT in this regard is not as per the Licence Agreement. On the other hand, MOPT claims this payment towards compensation for loss of employment to its CHLD pool is a legitimate recovery. The SWPL has casually submitted that it will withdraw from arbitration if this Authority permits this payment as pass through. This position is reflected in the

joint note filed by MOPT and SWPL. Clause 2.4.2. of the tariff guidelines calls for examining the reasonableness of the cost which presupposes the legitimacy of the concerned cost item. It is necessary that the obligation of the Terminal Operator to bear certain expenditure should be established beyond doubt. In such an event only, this Authority will factor the relevant cost item, subject to its reasonableness, in the tariff computation. Interpretation of the Licence Agreement and adjudication of disputes between the Land Lord and the Licencee are not the mandate of this Authority. It is to be settled by the concerned parties in the manner provided in the Agreement between them.

The SWPL has reported that Rs.10.19 lakhs, Rs.15.09 lakhs and Rs.21.35 lakhs has been paid to the MOPT in the years 2007-08 to 2009-10 towards CHLD levy, which is included under the head cargo handling expense in the Annual Accounts which in turn captured under operating and direct labour in the cost statement. For the reasons given above, the payment made to the MOPT towards the CHLD levy is not considered in this analysis. This decision of this Authority cannot be construed as prejudging the dispute in arbitration, as the rival contentions are not analysed on merit as the matter is already under Arbitration.

In this regard, it may be relevant here to mention that the above stated position maintained in this analysis may not cause any undue hardship to SWPL. As can be seen later, the review of actual performance of SWPL in the preceding three years shows availability of additional surplus of which 50% is considered for adjustment in future tariff as per the tariff guidelines. The payments made by SWPL, if the arbitration award to be announced requires so, can easily be accommodated from balance surplus allowed to be retained. For the future period, if such payments are to be made as per the License Agreement, then the past period analysis to be made in the next review will account for them.

- (iv). (a). The existing Scale of Rates of SWPL was approved in December 2006 relying on the estimated position for the years 2007-08 to 2009-10. The cost statement for the relevant period considered in the last tariff Order reflected aggregate deficit of Rs.1014 lakhs for the three years. Tariff increase of 6% only in the then cargo handling charges was allowed to bridge the estimated deficit.
  - (b). Clause 2.1.3 of the tariff guidelines mandates review of the actual physical and financial performance of the port at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff.
  - (c). The general approach followed to analyse the estimated position in the last tariff Order is adopted to assess the actual net surplus / deficit for the years 2007-08 to 2009-10. The analysis for the past period furnished by SWPL is modified as explained below:
    - The income estimates for the years 2007-08 to 2009-10 considered by the SWPL are adjusted with reference to the tariff increase allowed by the said Order for a like to like comparison with the actual income from the date of implementation of the Order.
    - Interest and finance expense and interest income are not considered maintaining the position followed in the last tariff Order. Bank charges amounting to Rs.3.50 crores in 2008-09 and Rs.1.68 crores in 2009-10 under the head 'Interest and Finance Charge' are reported in the Annual Accounts. In the absence of the SWPL explaining the purpose of this expense, this item is excluded while analysing the actuals with reference to the estimates.

- The repairs and maintenance cost shown by the SWPL in the cost statement for the year 2009-10 is found to be lower than the repairs and maintenance cost reflected in the Armual Accounts. This is mainly because, the SWPL has considered part of the expense under operating and direct labour cost. The operating and direct labour cost and repairs and maintenance cost for the year 2009-10 are considered as reported in the Annual Accounts subject to exclusion of CHLD payments for reasons stated in preceding paragraphs.
- Revenue share is considered as a cost item to the extent of the revenue share quoted by the second highest bidder i.e. 13.1% on the actual cargo handling revenue reported during the years 2007-08 to 2009-10 in line with the approach adopted in the last tariff Order which is in line with the provisions of the tariff guidelines of 2005.
- In the last tariff Order, the capitalised part of the preliminary expense was ammortised over 26 years. This position is maintained for assessment of actual performance. Consequent adjustment is done in the depreciation.
- The Net Fixed Assets reported in the Annual Accounts is adjusted for preliminary Expense written off and consequential adjustment is done in the depreciation. The working capital as per the norms prescribed in the guidelines comes to negative in the years 2007-08 to 2009-10 and hence considered nil. 15% ROCE is allowed on the capital employed for each of the years at the level allowed in the last tariff Order.
- (v). The SWPL has assessed the additional past surplus at Rs.1488 lakhs for the years 2007-08 to 2009-10 and has considered adjustment of 50% thereof in the current tariff cycle i.e. 2010-11 to 2012-13. As per clause 2.13, of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation is more than + or 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle. The analysis with reference to the past period relating to the years 2007-08 to 2009-10 is discussed below:
  - (a). The actual aggregate traffic handled by the SWPL is 13.35 Million Metric Tonnes (MMT) as against the estimated traffic of 16.44 MMT during the years 2007-08 to 2009-10. The SWPL has actually handled 18.8% lower than the estimated traffic.
  - (b). The actual operating income earned by the SWPL for the last tariff cycle 2007-08 to 2009-10 is Rs.281.97 crores as against revenue estimation of Rs.307.88 crores for the corresponding period. Though it may appear that the SWPL has earned 8.4% lower than the revenue estimated in absolute terms, a comparison of revenue per tonne shows that per tonne revenue is 13% higher than the estimated revenue per tonne allowed in the last tariff Order.
  - (c). On the expenditure side, the actual aggregate expenditure for the three years is Rs.166.19 crores as against the estimated expenditure of Rs.222.47 crores in the last Order. Excluding the depreciation and license fee which will not be impacted by the lower volume handled by the SWPL, the actual aggregate expenditure is Rs.113.07 crores i.e. 34% lower than the estimated expenditure of Rs.170.63 crores allowed in the last tariff Order.

(d). A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates allowed per the last tariff Order is tabulated below:

Particulars	Aggregate for the year 2009-10 in absolute term	rs 2007-08 to ns (Rs. in lakhs)	Variation in %	
	Estimates as per tariff Order	Actuals		
Traffic (in million tonnes)	16.44	13.35	-18.8%	
Operating Income	30788	28197	-8.4%	
Total Expenses	22247	16619	-25.3%	
Total Expenses (excluding License fee and depreciation)	17063	11307	-33.7%	
Capital Employed	19954 Average	17186 Average	-16%	

(e). Though the variation in the actual capital employed vis-a-vis the estimates is less than 20%, the actual return earned by the SWPL for the past period 2007-08 to 2009-10 is 22% to 23% in each of the years as given below as against 15% ROCE admitted in these years:

(Rs. in lakks)

	_(***	J. IVI Idititio
2007-08	2008-09	2009-10
4112	3949	3632
18639	17197	15723
22%	23%	23%
	4112 18639	2007-08         2008-09           4112         3949           18639         17197

- (f). The variation in the financial performance in terms actual return earned by SWPL is found to be more than +/(-) 20%. Hence, as per clause 2.13 of the tariff guidelines, 50% of the surplus earned during the period 2007-08 to 2009-10 is considered for adjustment in this tariff cycle. Incidentally, SWPL has itself proposed adjustment of 50% of past surplus over the next 3 years. Based on our analysis, the quantum of past surplus proposed for adjustment has, however, undergone a change.
- In the last tariff review, the surplus for the (then) previous three years i.e. (vi). (a). 2004-05 to 2006-07 was assessed at Rs.431 lakhs which was based on the actual position reported for the years 2004-05 and 2005-06 and the estimates for the year 2006-07, subject to the condition that the actuals for the year 2006-07 would be reviewed in the next tariff cycle and if the variation is more than the level prescribed in the tariff guidelines it would be adjusted in the next tariff cycle. In line with the earlier decision, the actuals for 2006-07 is compared with the estimates relied upon in the last tariff Order. The actual position is assessed based on the figures reported in the Annual Accounts, as no separate breakup is furnished. The actual traffic handled in the year 2006-07 is 15% more than the estimates and the variation in the income is 29% more than the estimated income. The expenditure shows a drop of 4% despite 15% higher cargo volume handled by SWPL. Major variation is observed in the estimation of capital employed which is found to be 33% lower than the estimates. During the last tariff revision, SWPL had estimated to add assets worth Rs.81.62 crores to the gross block in the year 2006-07. As against that, the actual additions to the gross block reported in the Annual Account for the year 2006-07 is Rs.17.68 crores. Overall review of 2006-07 based on actuals shows a surplus of Rs.1089 lakhs as against deficit of Rs.2002 lakhs assessed in the last tariff revision. The net gain assessed for the years 2004-06 to 2006-07 relying on the estimates for the year 2006-07 would have been Rs.3523 lakhs as against Rs.432 lakhs assessed in the last tariff Order and considered for adjustment following the tariff guidelines. Effectively, the net differential benefit accrued to SWPL relying on the estimates of 2006-07 vis-à-vis the actuals is Rs.3091 lakhs. As stated in the last tariff and following the tariff guidelines 2005, 50% thereof i.e. Rs.1545.50 lakhs is considered for adjustment.

Aggregate of net surplus earned

by SWPL for the years 2007-08 to

(after

return on capital

2009-10

admissible

(b). To summarise, the net surplus for the years 2006-07 to 2009-10 considered for adjustment in the current tariff cycle is as follows:

allowing [

1317 1370 1273 3960

(Rs. in lakhs)

employed of 15%)

Net gain earned in the year 2006-07 based on the review of actuals flowing from the decision in September 2004

Order

Total Surplus for Adjustment in the future tariff cycle 7051

50% of the net surplus pertaining to the past period 2006-3525.40

2007-08

2008-09

2009-10

50% of the net surplus pertaining to the past period 2006-07 to 2009-10 adjusted in three years in the current tariff cycle

The initial validity of the Scale of Rates prescribed in the last tariff Order was till 31 March 2010 which has been extended till 30 September 2010. While extending the Scale of Rates of the SWPL vide Order No.TAMP/19/2006-SWPL dated 31 March 2010, it was stated that additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return for the period post 1 April 2010 will be adjusted fully in the tariff to be determined. The cost position as assessed by the SWPL for the year 2010-11 subject to the modification done for reasons explained in the subsequent analysis reflects a surplus of Rs.877 lakhs. The net position for the year 2010-11 reflects a surplus due to adjustment of one installment of past gain of Rs.1175.12 lakhs assessed for the years 2006-07 and 2007-08 to 2009-10 based on the actuals. It is relevant to state that without adjustment of the past gain, the cost statement for the year 2010-11 is in deficit to the tune of Rs.299 lakhs. As the decision on the quantum of tariff revision is based on the aggregate of the net position for the 3 years under consideration, the net surplus position after adjustment of past gain for the year 2010-11 upto September 2010 and also for period October 2010 to December 2010 till the revised Scale of Rates will become effective automatically gets adjusted in the tariff determination process for the current cycle.

(vii). The License Agreement stipulates a Minimum Guaranteed Throughput of 5 Million Metric Tonne to be handled by the SWPL. The SWPL has furnished a calculation of the capacity of the berth No 5A and 6A by borrowing the formula prescribed in the 2008 guidelines. The quay capacity is assessed at 10.73 MMT and the yard capacity at 5 Million Tonnes Per Annum and lower of the two capacities is considered as the optimal capacity of the terminal. The capacity calculation furnished by the SWPL is found to contain lot of gaps. Neither the handling rate nor the share of the vessel categories considered by the SWPL in the quay capacity represents the actual parameters at these berths. The stacking quantity and the turn over factor in the yard capacity calculation are found to be varying at different places. The SWPL has not recognised the differential parameters applicable for HR coil while determining the capacity.

When requested the MOPT to indicate the standard capacity of the SWPL terminal, the MOPT has stated that the installed capacity of berth no.6A and 5A operated by SWPL is 5 MMT per annum which is expected to augment to 5.15 MMT with installation of the in-motion wagon loading system and the related assets. For the time being, this analysis is carried out based on the capacity of the terminal at 5 MMT per annum.

It is needless to mention that the standard capacity of a terminal will be higher than the MGT. The SWPL is, therefore, advised to assess the capacity of the terminal accurately at the time of the next tariff review taking into consideration the gaps observed herein.

(viii). The actual traffic handled for the financial years 2008-09 and 2009-10 is 4.63 MMT and 4.32 MMT respectively. The traffic for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 are projected at 4.32 MMT and 4.65 MMT and 5.25 MMT respectively. It can thus be seen that the SWPL anticipates to exceed the MGT level prescribed in the LA only in the year 2012-13. The growth in the volume assumed by the SWPL is 0.7%, 7.6% and 13% for the three years under consideration.

The SWPL has attributed non achievement of MGT levels is due to lack of storage area and constraints in evacuation posed by the railway network.

The MOPT has maintained that the SWPL is required to provide facilities for evacuation of cargo by road also. Both the MOPT and the SWPL were advised to discuss about the ways to improve the capacity of the terminal and make the terminal available for more users and submit a joint note. In the joint note submitted by the MOPT and the SWPL, they have not conclusively reported anything about improving the capacity of the terminal which was the reference made to them.

The issue of developing facilities for road movement of cargo by the SWPL existed even during the initial tariff fixation in 2004: In the initial tariff fixation also, in view of the submissions made by some of the users, both the SWPL and the MOPT agreed to consider the demand of the users particularly of those who import small quantities and decided to devise an alternate operational plan for including road delivery cases.

During the last tariff revision, the MOPT had clarified that despite constant persuasion with SWPL to create facilities at the terminal for handling coal / coke cargo by road mode, it has not yet developed / created the requisite facilities for handling cargo by road mode to cater to the demands of the small volume users. With reference to Writ petition filed by some of the users, the Hon'ble High Court of Bombay in Goa had directed the Ministry of Shipping to decide about handling of coal, subject to compliance of the directions of GSPCB. During the meeting with the Secretary (Shipping), SWPL agreed to consider road mode if the MOPT provides the area of about 10,000 sq. m. behind berth no.7 for storage of cargo. The Secretary (Shipping) after discussions with the port, SWPL and concerned users passed an Order on 15 December 2005. The relevant operative portion of the Order No.PD/13011/1/2005-MoPT dated 15 December 2005 of the Secretary (Shipping) is reproduced here:

- "17. After taking into consideration the above mentioned circumstances, the views/observations of all concerned including the Goa State Pollution Control Board, Larrive at the following conclusions:
  - (i) Considering the constraints in the premises licensed to SWPL, MoPT would have to continue to handle bulk coal/coke at Berth No.11 till an alternative facility is developed. Port may handle clean break bulk cargo at Berth No.10 where the facility for passenger/cruise vessels is being provided. Port may also consider handling bulk coke at Berth No.10 subject to the condition that the cleanliness of the Berth is maintained by the port users to the satisfaction of the Port.
  - (ii). It is seen that the Port is compelled to continue handling of coal and coke operations at Berth No.10 & 11 due to inability of the Terminal Operator, SWPL to handle road borne cargo. Under such circumstances, it is not considered appropriate to modify the fundamental clauses of the Licence Agreement with regard to the Minimum Guaranteed Throughput etc.
  - (iii). The users should undertake all necessary environmental protection measures while handling coal and coke. These measures would be implemented in consultation with Goa State

Pollution Control Board. The Board should also suitably monitor the measures to ensure compliance to Environmental Standards under the applicable Act. MoPT should give necessary support. Local Citizens Committee should also be associated, if required.

Even after more than four and half years since the directions of the Secretary (Shipping), the SWPL has not developed the facilities for evacuation of cargo by the road mode reportedly due to lack of additional land area which is sought from the port but not allotted.

Be that as it may, when the MOPT was requested to comment on the reasonableness of the traffic estimated by SWPL, they initially stated that the traffic projections by the SWPL for the year 2010-11 to 2011-12 are on the lower side as compared to the actual traffic for the year 2008-09. However, subsequently, they maintained that in view of the constraints expressed by the SWPL, the traffic projections for the years 2010-11 and 2011-12 are reasonable. The MOPT has stated that traffic projections for the year 2012-13 also reasonable considering the upgradation proposed in the rail infrastructure and replacement of two mobile harbour cranes by the SWPL.

The actual traffic of the SWPL (informally obtained from the MOPT) for the first five months of 2010-11 i.e. upto August 2010 is 1.82 MTPA. Traffic projection for the year 2010-11 estimated by the SWPL at 4.32 MMT seems to be reasonable when seen in the backdrop of the actuals obtained for the first five months. The traffic estimated by the SWPL in 2012-13 is 5.25 MTPA which reportedly takes into consideration the additional traffic on account of the investment proposed on in-motion wagon loader. The MOPT finds that the traffic estimated by the SWPL are reasonable considering the investment proposed by the SWPL. The traffic projections of the SWPL are considered in this analysis without any modification.

At the time of the next general review of tariff to be undertaken after the validity period is over, if any undue advantage is found to have accrued to the SWPL due to wrong estimation, the additional surplus earned will be adjusted in the tariff to be fixed as per the tariff guidelines.

(ix). The INSA has observed that the cargo handling income per tonne estimated for the years 2010-11 to 2012-13 shows a drop vis-a-vis the cargo handling income per tonne earned in the last three years. It is relevant to state here that cargo mix envisaged by the SWPL for the years 2010-11 to 2012-13 shows fall in the coke traffic at both berth Nos.5A and 6A whereas traffic of limestone and coastal HR coil are estimated to increase. The differential tariff for these cargo items and change in the cargo mix contributes to reduction in the estimated per tonne income.

The income estimated by the SWPL at the existing level of tariff for the throughput projected for the years 2010-11 to 2012-13 is analysed hereunder:

(a). The income from the berth hire is estimated to reduce from Rs.2919 lakhs earned in the year 2009-10 to Rs.2046 lakhs in the year 2010-11 i.e. around 29%, though the traffic is comparable for both the years. The estimated income for the subsequent years is also found to be lower than the actual berth hire income reported in the past. When sought clarification, the SWPL has explained that the income from berth hire shows a reduction over the previous years income, on account of increased productivity.

The SWPL has subsequently furnished vessel traffic details such as average GRT, parcel size and the productivity achieved by it for the past three years 2007-08 to 2009-10. Relying on the details furnished by the SWPL, the berth hire income is estimated by us based on the weighted average of the vessel parameters and productivity parameters reported by

the SWPL in the last three years. Further, in our analysis, income from berth hire charge from April 2010 upto September 2010 is estimated based on the average exchange rate of 1 US\$ = Rs.46.08 obtained for the said period and for the period thereafter, the exchange rate is updated at Rs.45.05 as prevailing at the time of concluding the analysis in this case.

Subject to the modifications explained above, the estimated berth hire income is Rs.2031 lakhs in 2010-11, Rs.2121 lakhs in 2011-12 and Rs.2411 lakhs in the years 2012-13 as against Rs.2046 lakhs, Rs.2174 lakhs and Rs.2462 lakhs estimated by SWPL for the corresponding years.

It is relevant to state here that the past period assessment of actuals showed variation in the actual berth hire income vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order. Though the berth hire income is estimated based on the actual vessel parameters for the year 2009-10 reported by SWPL some doubt still persists as we could not tally the actual berth hire income for 2009-10 by adopting the parameters furnished.

Since the berth hire income estimated in this analysis is solely relying on the vessel parameters and the productivity furnished by the SWPL, if at the time of the next tariff revision, the actuals of the parameters which are relied upon for estimating the berth hire are found to be significantly varying, the additional revenue accrual will be fully set off in the next tariff revision.

- (b). The unit rate for dust suppression of coke is taken at Rs.2.75 per tonne by the SWPL for estimating the revenue as against Rs.2.15 per tonne prescribed in the existing Scale of Rates of SWPL. Since no coke traffic is projected, it will not have any impact. The cargo handling income for HRC/ HR slabs at berth no.5A is estimated at Rs.150 per tonne as against Rs.159 per tonne prescribed in the existing Scale of Rates. The income estimation for this cargo item is modified based on the rates prescribed in the existing Scale of Rates.
- (c). For the years 2008-09 and 2009-10, actual income from supply of fresh water is reported at Rs.1.45 lakhs and Rs.1.51 lakhs respectively. The SWPL has not estimated any income from this item in the future projections. It has stated that the source for procurement of water is different with varying rates. Since SWPL has not categorically mentioned that it will not provide fresh water supply to vessels, in our analysis, the income from supply of fresh water is considered at Rs.1.50 lakhs for all the three years based on the actual income reported in 2009-10.
- (d). Subject to the above changes, the total operating income as estimated by the SWPL is considered for the purpose of this analysis. The modified estimates of total operating income at Rs.7990 lakhs, Rs.8459 lakhs and Rs.9599 lakhs for the three years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 respectively are considered.
- (x). Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines requires that the expenditure projections of the major ports / terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities as announced by the Government of India. Annual escalation of 3.76% is adopted for dealing with the tariff revision proposals considered during the year 2010-11. Annual escalation applied by the SWPL for estimating some of cost items like power cost, fuel cost, etc., are found to be higher than the permissible level. In our analysis, the estimate for the years 2010-11 to 2012-13 is modified applying the annual escalation factor of 3.76% over the actuals / estimate of respective previous years wherever the annual escalation applied by the SWPL is higher than the stated level.

(xi). Actual repairs and maintenance cost reported for the year 2009-10 is Rs.371 lakhs in its Annual Accounts. Considering 1.5% on the gross value of civil works at 3% on the gross value of mechanised equipment and other assets, the SWPL has estimated repairs and maintenance cost at Rs.511 lakhs, Rs.692 lakhs and Rs.728 lakhs for years 2010-11 to 2012-13 respectively. It has stated that the repairs and maintenance cost is likely to increase substantially due to ageing of equipment.

It may be relevant here to note that ageing of the equipment will be gradual and no special circumstance is projected to show that such a happening will be on an accelerated manner in this tariff validity. This general statement is not supported by any documentary evidence or cost analysis.

Repairs and maintenance expenses for the existing assets is estimated applying annual escalation of 3.76% over the actuals reported for previous years 2009-10 in line with the approach followed in case of other private terminals like the Visakha Container Terminal Limited, Vizag Seaport Private Limited, TM International Logistics Limited, etc. The same approach is followed for the subsequent years 2011-12 and 2012-13 as well.

In order to take care of incremental repairs and maintenance cost on the proposed assets to be created in this cycle, the repairs and maintenance cost is estimated at 1% on the civil assets and 2% of mechanical equipment and other assets with reference to the modified additions to gross block of assets considered in this analysis.

Accordingly, the revised estimation of repairs and maintenance cost will be Rs.392 lakhs for the year 2010-11, Rs.408 lakhs in 2011-12 and Rs.548 lakhs in 2012-13.

- (xii). The estimated equipment running cost consists of three cost elements viz. power, fuel and water which are discussed hereunder:
  - (a). The average power and fuel consumption reported for the year 2009-10 is 0.49 units and 0.16 units per tonne.

Quantum of power consumption for the year 2010-11 is estimated to increase to 0.68 unit per tonne and for the subsequent two years it is estimated at 0.62 and 0.53 units per tonne by the SWPL. Likewise, the fuel consumption is estimated at 0.25 litres/ tonne, 0.20 litre/ tonne and 0.18 litre/ tonne for the three years under consideration.

SWPL has clarified that power consumption is expected to go up during the year 2010-11 on account of idling of equipment and as assets are getting old and will normalize when the new equipment are commissioned in 2011-12. The reasons cited by the SWPL for assuming increase in the power and fuel consumption particularly in 2010-11 and 2011-12 do not appear to be convincing. In the absence of any reasonable analysis furnished by SWPL, the proposed annual increase in the consumption of power and fuel during the years 2010-11 and 2011-12 cannot be accepted. For the year 2012-13, the unit consumption estimated by the SWPL is considered in view of additions to the gross block in the said year.

The unit cost of power and fuel is estimated to increase by 5.8% and 10% respectively in the year 2010-11. This Authority is guided by the revised tariff guidelines which require the expenditure to be estimated based on the current WPI (for all commodities) reported at 3.76% and adjusted for traffic growth. The unit rate of power reported at Rs.7.27 for the year 2009-10 is taken as the base and annual escalation @ 3.76% is allowed as against 5.8% escalation factor applied by the SWPL. 3.76% annual escalation in the unit rate of power is allowed for the subsequent years as well. It is notable that the same approach has been followed by this Authority while revising the Scale of Rates of the MOPT in the Order passed on 14 May 2010.

Unit cost of fuel is considered at Rs.36.12 per litre as reported for the year 2009-10 for the first three months of the year 2010-11. For the subsequent period, i.e. from July 2010, the unit rate is updated to Rs.40.27 per litre considering the hike announced in fuel in the end of June 2010. The annual escalation of 3.76% is applied in the unit cost of fuel for the subsequent two years.

The estimated power and fuel cost are adjusted for growth in the traffic anticipated during each of the years under projection in line with the revised tariff guidelines.

(b). The procurement cost of water is estimated for dust suppression service offered for coal/ coke and limestone. The SWPL has submitted that water is procured partly from MOPT and partly from the outside market. The SWPL has furnished the copies of water bills which show that the water is procured at the cost of Rs.100 per tonne from out side suppliers. The average unit cost of procurement of water is Rs.54.91 per litre in 2009-10. For the year 2010-11, the unit cost of water is estimated at Rs.50.40 which is found to be reasonable based on the actuals furnished for the past two years. The annual escalation in the unit rate of water for the subsequent two years is within the stated level.

The average consumption of water considered by the SWPL is based on the actual consumption for the year 2009-10 and hence accepted.

The income estimation includes income from dust suppression service offered to limestone but while estimating the expenditure side, the SWPL has considered only the coal traffic and omitted to factor the traffic of limestone. In our analysis, the traffic of limestone is also considered while estimating the cost of procurement of water.

- (xiii). (a). The SWPL has stated that the operating and direct labour for stevedoring, operating mechanised handling system, storing, loading cargo into wagons, etc, are outsourced from various cargo handling contractors. It has furnished detailed workings of the operating and direct labour cost indicating the existing unit rate and the estimates for the next three years for each cargo group. The existing unit rates indicated in the working cannot be verified as the SWPL has not furnished any documents in this regard. The SWPL has subsequently on our advice furnished a copy of contract dated 10 April 2010 entered by SWPL with the outsourcing agency for the operating and maintenance contract for the period April 2010 to March 2013. The unit rate indicated in the contract copy, however, do not match with the unit rate considered by the SWPL in its working.
  - (b). As per the outsourcing contract dated 10 April 2010 furnished by the SWPL, the outsourcing rate for the operation and maintenance is Rs.40/-per tonne for handling coke and coal and Rs.90/- per tonne for steel coil and slab as against existing unit rate of Rs.30.82 and Rs.75 per tonne shown in its working for the year 2009-10. The increase in the unit rate is thus 30% for coal and 20% HR coils which is found to be beyond the admissible annual escalation of 3.76%.

On perusal of the copy of the contract furnished, it is observed that the outsourcing contract awarded is to JSW Infrastructure Limited which is one of the group companies of the SWPL. Though SWPL has furnished a copy of the quotation of other agencies which is higher than the rates quoted by JSW Infrastructure Limited, in the absence of the SWPL furnishing any corroborate evidence to establish the arms length relationship of this transaction, it is not found appropriate to allow steep hike in the unit rate for this item.

The SWPL has separately furnished detailed cargo-wise computation of operating and direct labour cost with reference to outsourcing of on board and handling activity for the year 2009-10. The total expense estimated in this statement do not match with the actual cargo handling expense reported in the Annual Accounts for the year 2009-10 and also for that matter 2008-09 and hence that working is relied upon.

In the Annual Accounts, the cost of outsourcing the operating and direct labour is reflected under the head 'cargo handling expense'. This expense is reported at Rs.1420.79 lakhs and Rs.1403.13 lakhs for the years 2008-09 and 2009-10 respectively. As against the said actuals, the SWPL has in the cost statement estimated the operating and direct labour cost for the year 2009-10 at Rs.1727 lakhs. As stated earlier, the figure shown in cost statement includes the bank charges and stores consumption.

The estimated operating and direct labour cost for the year 2010-11 is revised taking the actuals reported in the year 2009-10 as per the Annual Accounts less the payment made to the MOPT towards CHLD levy as the base and adjusted for the traffic growth and the annual escalation of 3.76% is allowed. The same approach is followed for estimating the operating and direct labour cost for the subsequent two years.

- (xiv). The SWPL has stated that the license fee payable to the MOPT for lands leased to them is estimated as per the terms of the License Agreements. The MOPT has also confirmed this position.
- (xv). During the last tariff revision, it was brought out that there is some dispute between the SWPL and the MOPT on the quantum of dredging to be undertaken by the MOPT. Pending settlement of the dispute, the estimated maintenance dredging cost was admitted based on the bills raised by the MOPT on SWPL with suitable annual escalation. It is reported that the dispute is not yet resolved and the matter has been referred to the arbitrator.

As against maintenance dredging cost at Rs.37 lakhs and Rs.26 lakhs incurred in the year 2008-09 and 2009-10 respectively, the SWPL has considered the maintenance dredging cost for the year 2010-11 at Rs.146.75 lakhs in the year 2010-11.

To a query raised by us to assess the reasonableness of the estimation of the dredging cost, the MOPT observed that the unit cost of dredging estimated by the SWPL is on the higher side in comparison to Rs.110/- per cubic metre incurred by the port during the year 2009.

It is notable that for the dredging work undertaken by the MOPT in the year 2009, the bill raised by the port in May 2010 on the SWPL claiming reimbursement of dredging expense of Rs.146.75 lakhs reckons the unit rate of dredging at Rs.122.63 per cubic metre for 119667 cubic metre of silt dredged. Since the bill raised by the MOPT as well as the payment by the SWPL has occurred in the current financial year 2010-11, the SWPL has estimated the maintenance dredging cost for the year 2010-11 at Rs.146.75 lakhs. Apart from this, the SWPL has not considered any other expense towards maintenance dredging in this year. It is brought out here that the maintenance dredging cost for the year 2010-11 is found to be higher than the actuals reported in the past. However, recognising that estimate is substantiated with the documentary evidence in form of bill raised by the MOPT and that the SWPL has confirmed having made the payment, the maintenance dredging cost estimated by the SWPL for the year 2010-11 is allowed. For the subsequent years, maintenance dredging cost is estimated by the SWPL assuming that the quantum of dredging to be undertaken by the MOPT with reference to the berth of SWPL will be same as in the year 2009 and 3.76% annual escalation is applied in the unit rate. Relying on the assumption made by the SWPL, the maintenance dredging cost estimated by the SWPL for the subsequent years is considered in the analysis.

If at the time of the next tariff review, it is found that the actual maintenance dredging cost reimbursed to the MOPT is less than the estimates considered in this analysis or the decision of the ongoing arbitration process is different from the assumption made in this analysis, then the excess estimates considered now will be set of fully.

- (xvi). (a). As per the tariff guidelines, in case of bids finalised before 29 July 2003, the tariff computation must take into account royalty / revenue share payable by the private operators to the landlerd port as cost for tariff fixation so as to avoid the likely loss on account of this item not being taken into account, subject to maximum of the amount quoted by the next lowest bidder.
  - (b). The L.A. was signed by the SWPL in April 1999. While implementing the tariff guidelines for allowing (part of) royalty as pass through, in the case of the Chennai container Terminal Limited, Visakha Container Terminal Limited and the Nhava Sheva International Container Terminal Limited, the loss in this context was taken to be the revenue deficit after considering admissible cost elements and permissible return. If the royalty to the maximum extent quoted by the second bidder is not allowed, as per the revised tariff guidelines it will result in reduction in the return on capital employed and to that extent there will be a 'loss'. Therefore, the SWPL is entitled to claim maximum permissible level of revenue share as stipulated in guidelines. The earlier tariff review of SWPL was made accordingly.
  - (c). There is some dispute between the SWPL and the MOPT about the date of handing over the licensed premises. Pending settlement of this dispute, the MOPT and the SWPL have entered into a Supplementary Agreement in June 2003. As per this Supplementary Agreement, from 9 November 2005 enwards Licensee has to pay revenue share that is highest of the 18% on the cargo handling charges computed on various parameters prescribed in the LA subject to a minimum payment of Rs.12 crores. It also requires the licensee to achieve the Minimum Guaranteed throughput of 5 Million Metric Tonne per annum from November 2005 onwards.
  - (d). The MOPT had in the last tariff revision exercise mentioned that the revenue share quoted by the next lowest bidder was 13.10% and the minimum amount of revenue share quoted was Rs.11.10 crores.
  - (e). The SWPL has accordingly, considered the revenue share as pass through to the extent next highest bid i.e. 13.1% of the cargo handling income estimated for the years 2010-11 to 2012-13 which is in line with the tariff guidelines. In our analysis, the same approach is followed subject to considering the admissible revenue share @ 13.1% on the modified cargo handling income.
- (xvii). The SWPL has stated that depreciation has been computed as per the tariff guidelines. Depreciation for the years 2010-11 to 2011-12 is maderated to the extent the additions proposed to the gross block in these years are deferred for the reasons explained in the subsequent paragraphs.

Preliminary expenses of Rs.8:70 crores incurred during construction period was earlier proposed to be capitalised under civil and equipment cost and depreciated at the applicable rates. During the last tariff revision, this item was treated separately and excluded from the gross block of assets and the expenses were spread over the remaining period of the project. In the current tariff revision exercise, the SWPL has not made this adjustment despite tensest.

In the medified cost statement considered by us, depreciation on the capitalised part of preliminary expense is excluded with consequent adjustment in the net block of assets. The preliminary expense write off is considered at the level considered in the last tariff Order instead of Rs. 10 lakks considered by the SWPL with suitable modification in the capital employed.

(xviii). The insurance cost for the year 2009-10 is reported at Rs.122 lakhs by the SWPL and for the year 2010-11 it is estimated at Rs.140 lakhs.

The insurance premium paid by the SWPL for the period 1 July 2010 for one year is Rs.143 lakhs as per the copy of the insurance cover furnished by the SWPL. The estimate of insurance premium is considered at Rs.143 lakhs for the year 2010-11 based the documents submitted.

For the year 2011-12, insurance cost estimated by SWPL is Rs.147 lakhs. As the major additions proposed to the gross block pertaining to in motion wagon loading and the related assets are deferred to the year 2012-13, the insurance cost for the year 2011-12 are maintained at the level of 2010-11.

For the year 2012-13, SWPL has estimated the insurance cost estimated at Rs.181 lakhs. It is observed that the actual insurance cost reported for the years 2009-10 and 2010-11 works out to around 0.6% of the gross block of assets. Considering the actual insurance premium of Rs.143 lakhs incurred in the year 2010-11 for the existing asset block and applying 0.6% insurance cost on the additions to the gross block of assets in the year 2012-13 based on the position obtained from the past, the insurance cost works out to Rs.197 lakhs. The insurance cost estimated by SWPL seems to be reasonable and hence is accepted.

(xix). The estimate of management and general overhead for the years 2010-11 to 2012-13 is done applying 10% annual escalation. This Authority is guided by the tariff guidelines and hence the estimate of management and general overhead is modified restricting the annual escalation level as considered for the other items.

The annual escalation considered by the SWPL for estimation of survey expense and general overhead expense is within the permissible level and hence considered without any modification.

- (xx). As per the LA, Security Deposit of Rs.1.53 crores paid by the SWPL to the MOPT is refundable at the end of the project. During the last tariff revision, the Security Deposit refund was annualized over the remaining period of the project life by discounting at 11%. The SWPL has considered the effect of this item at the level estimated by it in the last tariff revision. In the last tariff fixation exercise, the terminal value receivable at the end of the project was annualized over the project life by applying discounting rate of 11%. The same approach is followed in the existing tariff revision exercise.
- (xxi). (a). The closing value of gross block of assets reported in the Annual Accounts for the financial year 2009-10 is Rs.15859 lakhs. The SWPL has proposed total additions of Rs.9415 lakhs over the next three years 2010-11 and 2011-12.
  - (b). The LA does not mention specifically about the investment plan by the ilcensee. It allows the licensee to provide for additional facilities at its discretion after informing the licensor. The MOPT has not made any adverse comments on the additional capital assets proposed by the SWPL except questioning the need for discarding the two harbour mobile crane at the book value only after six years of use.
  - (c). Most of the additions proposed to the gross block are related to the improvement proposed in the rail infrastructure by way of single rail line with in-motion wagon loading system. The proposed capital expenditure is claimed to improve the annual plot turn over to 34 from the existing 26 and thereby increase the storage capacity which is the major constraint limiting the overall capacity of the terminal. The SWPL has not furnished the current status of these investments despite request, but has indicated that in-motion wagon loader will be installed by the later half of the year 2011-12. It is relevant to state that the SWPL has not estimated any

increase in its capacity or the volume of cargo in the years 2010-11 and 2011-12 on account of the additions proposed in improving the rail evacuation facilities and related assets. The growth in the volume is reportedly projected in the year 2012-13, where the traffic is expected to cross the Minimum Guaranteed Throughput.

Since the benefit of the proposed capital additions can be resped only when the complete improved facility is in place, estimated capital expenditure relating to in-motion wagon loading system is considered in the year 2012-13.

Presuming that the investment proposed on stores substation, dust suppressions are not linked to the in-motion wagon loading system, the same are allowed but shifted to the year 2011-12 in the absence of any documentary evidence of the work order or contract awarded by SWPL. The additions proposed in IT, office equipment, and insurance spares are considered as proposed by the SWPL.

(d). The cost of two ship unloaders proposed to be added in the year 2011-12 is estimated at Rs.65.21 crores by the SWPL, however, in the cost statement, it is considered at Rs.48 crores excluding the gross value of two HMC proposed to be discarded.

The cost of two ship unloaders estimated at Rs.65.21 crores is relied upon based on the copy of the quotation furnished by the SWPL. It is also comparable to the cost of two ship loaders estimated in the range of Rs.62 crores to Rs.70 crores in the upfront tariff proposals of NMPT, MOPT etc.

As regard the point made by the MOPT seeking reasons for discarding the two HMC in six years, the SWPL has clarified that the proposed two ship unloader complement the investment proposed in-motion wagon loading system and are required to match the speedier evacuation expected after installation of the in-motion wagon loading system.

Relying on the clarifications furnished by the SWPL, the investment proposed on the ship loader is considered. But, this capital cost is shifted to the year 2012-13 instead 2011-12 as proposed by the SWPL.

In our analysis, the addition to the gross block with reference to two ship unloaders is considered at Rs.65.21 crores and the exclusion of the gross value of the HMC is considered separately. The gross value two HMC at Rs.1629 lakins and the written down value of Rs.775.81 as of 31 March 2012 furnished by the SWPL is excluded from the gross / net block of assets.

In short the additions considered in the analysis vis-à-vis the additions proposed by the SWPL are as follows:

					(80,1	n lakiha)			
		rios furnisi SWPL		1	etimates considered by TAMP				
Particulars	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13			
Stores and sub	75	Ó	0	0	75	6			
Stice	785	1300	0	Ó	0	2085			
Dust suppression system	37,5	0	0	0	37.5	Ó			
insurance spares for MHS system	350	0	0	360	Ó	0			
Ship unloader replacing 2 cranes	0	4800	0	0	0	6521			
Reclaimer	0	300	1200	0	Ō	1500			
Conveyor linking silo	155	135	0	0	0	290			

Electrical items for silo	0	47.25	0	0	0	47.25
Railways siding	20	200		0	0	220
IT	2.5	0	2.5	2.5	0	2.5
Office equipment	0	1.5	0	0	1.5	0
Furniture	1.5	1.5	1.5	1.5	1,5	1.5
Total	1426.5	6785.25	1204	354	115.5	10667
Less: Gross value of two HMC	-	-	-	-	-	1629
Net Additions to the gross block of assets	1426.5	6785.25	1204	354	115.5	9038
Total Additions to the gross block of assets in the year 2010-11 to 2012-13		9415.75			9507.75	

The difference in the total additions to the gross block in the above table is because of rounding off considered by the SWPL in the capex of the two ship unloaders.

(xxii). (a). The sundry debtors are estimated by SWPL at two month's total income which is not found to be as per the tariff guidelines. The revised tariff guidelines limits the sundry debtors to two month's of estate income and terminal handling charges.

This Authority passed an Order on 30 September 2008 announcing refinement in the 2005 tariff guidelines in certain areas. The said Order refining the 2005 tariff guidelines, inter alia, permits the outflow on certain items arising from contractual obligations of LA to be taken as part of sundry debtors.

In the case of the SWPL, as per Article 7.3.4.3. of the License Agreement (LA) entered between SWPL and MOPT, the revenue share is payable on monthly basis on 5<sup>th</sup> day of the immediately subsequent month. It is thus clear that as per LA also, the SWPL is not required to make any advance payment of royalty.

The SWPL is, however, required to pay the lease rent for the lands allotted to it in advance every year as stipulated in Article 7.3.5.2 of the LA. Since the said advance payments are governed by LA provisions there is a case to consider such pre-payments as part of working capital for the purpose of allowing return. Recognising that the advance payment will get adjusted against the rent payable for the respective month and at the year end of the entire advance is adjusted the average of the pre-payment at 50% of the estimated lease rentals in each of the years is considered as part of working capital. This is in line with the approach followed in the case of CCTL in its review application disposed in the Order dated 19 June 2008.

(b). The SWPL has claimed Rs.14.70 crores estimated as loans and advances to port and others as part of the current asset while computing the working capital.

As per article 10.12 of the License agreement, the SWPL is obliged to keep security deposit of Rs.1.52 crores free of interest through out the period of license with the port which is refundable at the end of the project. The SWPL has confirmed that loans and advances reflected in the Annual Accounts captures the security deposit. Flowing from the decision in the refinement Order of September 2008 to consider certain items arising from contractual obligations of LA, there is a case to consider the security deposit with the port as part of working capital.

- (c). On our advice the SWPL has furnished the actual inventory consumption at Rs.283.12 lakhs for the year 2008-09 and Rs.309.62 lakhs in the year 2009-10 and has confirmed these are not capital spares. Average consumption of inventory reported for the year 2009-10 is taken as the base and as per the norms prescribed in the tariff guidelines of 2005, six months inventory consumption after allowing the admissible annual escalation is considered for the next three years.
- (d). Cash: and bank balance has been considered: at one month's cash expense by SWPL in the computation of working capital as per the guidelines. This is suitably modified in the light of changes effected in the operating expenditure estimates.
- (e). The current liabilities is considered as reported by SWPL at the level reported for the year 2009-10 for all the three years under consideration.
- (f). The capital employed subject to the modifications explained in the foregoing paragraphs works out to Rs.14457 lakhs for the year 2010-11 and Rs12962 lakhs for the year 2011-12, Rs.21411lakhs for the year 2012-13.
- (g). As per clause 2.9.11. of the tariff guidelines, private terminal operator is entitled for full return, if the investment made is in accordance the concession agreement even if full capacity utilisation is not achieved. The License Agreement does not specify any investment plan by the SWPL during the project period. In fact clause 10.1. of the license Agreement gives full discretion to SWPL to create additional facilities as required by them from time to time. Thus, as per the tariff guidelines, the SWPL is entitled for full return on capital employed @ of 16%.
- (xxiii). The SWPL has furnished consolidated cost statement as well as cost statement for the sub-activities i.e. cargo handling activity and berth hire activity. The basis adopted by the SWPL for allocation of common expenses between the two activities by the SWPL is the same as followed in the earlier tariff revision exercise which was relied upon by this Authority. The approach followed by the SWPL in the current tariff revision exercise is, therefore, relied upon.

50% of gain assessed for the past period 2006-2007 to 2009-10 i.e. Rs.3525.40 lakhs is allocated between the two activities in the ratio of the income from each of these activities to the total income and considered for adjustment in three years beginning from the year 2010-11.

(xxiv). The consolidated cost statement and main activity-wise cost statements for the years 2010-11 to 2012-13 have been modified in line with the above analysis. The modified cost statements are attached as Annex - I (a) to (c). The summarised position of the results disclosed by the financial / cost statements is

			lated	below:				*					
Sr. Particulars				ing Incom in lakha)	•	. N		(+) / Deficit ( in takhs)	) / Deficit (-) akhs) Net Surplus (+) / De		perating inco	eme	Avg. surplus/
No.	2016-	2814- 12	2012- 13	Total	2019-11	2011- 12	2017-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	deficit %	
1,-	Consolidated cost statement for the terminal as a whole	7990	8459	9599	26048	877	1251	(-)398	1730	11%	14.8%	(-)4.1%	6.6%
2.	Cargo handling Activity	5959	6338	7188	19485	992	1225	(-)736	1481	16.6%	19.3%	(-)10.2%	7.6%
3.	Berth hire activity	2031	2121	2411	6563	(-)115	26	338	249	(-)5.7%	1.2%	14.0%	3.8%

The above table reflects an overall surplus of 6.6% for the period 2010-11 to 2012-13 at the prevailing rates. In absolute terms, the overall surplus is Rs.1730 lakes for the three years period.

The SWPL in the revised proposal has proposed 32% increase in the wharfage, cargo handling charge and dust suppression charge and has proposed status quo in the berth hire.

Since the overall position as well as individual activities reflects a surplus position, no case emerges for granting any increase in the existing rates as proposed by the SWPL. On the contrary, the existing tariff is to be reduced for the relevant period to the extent warranted by the cost position.

It may be relevant to state here that the surplus position discussed above pertains to the three year period from 2010-11 to 2012-13. Recognising that the revised Scale of Rates will become effective from 1 January 2011, the overall surplus of Rs.1730 lakhs estimated for the three years period 2010-11 to 2012-13 is adjusted over the operating income estimated for the remaining period 1 January 2011 to 31 March 2013. Considering the above and also recognising the impact of the reduction on the partial pass through of revenue share admitted as cost, all the tariff items in the existing Scale of Rates are reduced across-the-board by 9.5% to adjust the estimated surplus. The revised tariff will come into effect from 1 January 2011 and remain valid till 31 March 2013.

When seen on a stand alone basis, the year 2012-13 reflects a deficit position. It is notable that the deficit arising in the year 2012-13 is contributed by the financial effect of the proposed additional assets i.e. in-motion wagon loading system, single rail line with related assets, reclaimer and replacement of 2 ship unloaders assumed to be in place at the beginning of the financial year 2012-13. If these proposed new facilities are not commissioned at the beginning of the financial year 2012-13, then the deficit estimated in the cost statement for the year 2012-13 may turn out to be surplus position which in fact may call for further reduction in the tariff. That being so, 9.5% reduction effected in the tariff is subject to the condition that the additional assets on in-motion wagon loading system, single rail line along with the complementary assets and replacement of ship unloaders will be commissioned by the SWPL by 1 April 2012. The SWPL should report the factual position in this regard on or before 31 March 2012. The MOPT is also advised to monitor progress in this regard and report whether all the assets related to in-motion wagon system, single rail line along with related assets and reclaimer, two ship unloaders are in place as on 31 March 2012. If these assets are not commissioned as presumed here, ahead of schedule review of SWPL tariff will be carried out duly adjusting the surplus accrued to them in the years 2010-11 and 2011-12.

- (xxv). (a). Though in the original and the revised proposal, the SWPL had proposed to rationalise the existing two slab berth hire at Berth No 6A into single slab, while furnishing the reply to the queries raised by us it has agreed to continue with the existing slab structure. The existing slab structure is, therefore, continued subject to effecting 9.5% reduction in the existing berth hire in line with the decision taken by this Authority.
  - (b). While prescribing the concessional tariff, the SWPL has considered an exchange rate of Rs.46.25 for the purpose of conversion of exchange dollar denominated rate into rupee terms. The exchange rate considered at the time of the last general revision of Scale of Rates of SWPL was 1 US\$ = Rs.45.05 at the time of concluding this case. The tariff guidelines do not allow restatement of the coastal vessel rates at the time of tariff revision exercise. The objective of the relevant guidelines is to ensure that the coastal vessels are not burdened periodically on account of the accumulated effect of fluctuation in the exchange rate. The existing berth hire prescribed for coastal vessels are reduced by 9.5% without any restatement of foreign exchange rate.
- (xxvi). The penal rate of interest for delayed payment is proposed at 15% In The SWPL has stated that since the PLR is concept done away by banks on RBI guidelines, linking penal interest to PLR is no more feasible.

The prevailing Prime Lending Rate (PLR) of the State Bank of India is 12.25%. The proposed provision relating to penal rate of interest on delayed payments by users and delayed refunds by SWPL is updated with interest rate of 14.25% being 2% above the prevailing PLR of the State Bank of India in line with the 2005 tariff guidelines.

- (xxvii). Some of the general terms and conditions such as criteria for determining foreign / coastal vessel, concessional rate for coastal cargo/ container/ vessels, tariff approved by this Authority are ceiling level proposed by the SWPL, etc., which are not found to be in line with the tariff guidelines and the prescription in the Scale of Rates of the other private terminals are modified.
- (xxviii). The proposed note no 13 about levy of service tax, educational cess are not prescribed in the Scale of Rates of other Port Trusts and Private Terminals and hence not included in the case of the SWPL. Such taxes and cess are, however, to be levied as per the extant Government instructions.
- (xxix). The SWPL has proposed to introduce the definition of the term wharfage. Wharfage is stated to cover dues recoverable on all cargo imported or exported or transhiped and handled by SWPL. Generally all cargo whether import/ export or transhipment handled by the operator is liable to pay wharfage unless an exception is provided in the Scale of Rates. The proposed note does not in fact define the term 'wharfage', hence, it is not found necessary to incorporate the same in the Scale of Rates.
- (xxx). The SWPL has proposed to delete the existing charges for water supply prescribed in its Scale of Rates and has given reference to the rates prescribed in the Scale of Rates of MOPT for levy of tariff for this service.

The SWPL has not confirmed that it will not offer the service of supply of water to vessels. It is relevant to state that the modified income estimate considered income from water supply at the level reported in the year 2009-10. That being so, it may appropriate to have a rate in the Scale of Rates for this service so that tariff arrangement will be in place if the service is offered. The existing rates for supply of water after effecting 9.5% reduction are prescribed in the revised Scale of Rates.

- (xxxi). The SWPL has proposed to delete the existing separate wharfage and cargo handling charges prescribed for thermal coal on the grounds that it does not propose to handle this cargo. The actual traffic as well as projection do not show any thermal coal traffic. That being so, the proposal of the SWPL to delete the separate entry for thermal coal is accepted. The existing description stating all types of coal other than thermal coal is retained in the existing SOR.
- (xxxii). The list of services under the cargo handling charge for berth no 5A covers unloading of cargo from ship to berth, movement from berth to SWPL stackyard and also includes movement of cargo within the stack yard and unloading cargo from railway wagons or vice versa as per the existing Scale of Rates. The SWPL has proposed to delete services of movement of cargo within the stack yard and unloading cargo from railway wagons or vice versa from the existing note without explaining any reasons therefor. Since the impact and reasons for the deleting the said services is not explained by the SWPL, the existing note is allowed to continue.
- (xxxiii). The existing SOR stipulates that dunning and lashing will be arranged by users at their cost to the satisfaction of master of the vessel. The SWPL has proposed to modify the said note stating that the dunning and lashing inclusive of suitable labour and material shall have to be arranged by users at their cost to the satisfaction of master of the vessel. Since the proposed modification is only to remove the ambiguity and is not intended to change the position prevailing in the existing SOR, and there has not been any objection from the users, the modification proposed in the existing provision is accepted.

- (xxxiv). As per the revised tariff guidelines, the private operators are required to propose incentive for better performance of the terminal and disincentive for performance below the benchmark level. Despite agreed by the SWPL in the last tariff revision, the SWPL has not proposed incentive/ disincentive scheme in the current proposal. The SWPL is again advised to formulate such scheme at the time of its next proposal for review of tariff.
- (xxxv). The revised tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of three years. Since the financial position considered for the purpose of this analysis is only till 31 March 2013, the validity of the revised Scale of Rates of the SWPL is prescribed till on 31 March 2013.
- (xxxvi). Since the validity of the existing SOR of the SWPL is till 30 September 2010, and the revised Scale of Rates will come into effect 30 days after the date of its notification in the Gazette revised Scale of Rates, the SWPL is allowed to continue with the existing Scale of Rates till 31 December 2010. The revised Scale of Rates is made effective from 1 January 2011. The effect of allowing the existing tariff arrangement to continue till 31 December 2010 is considered while determining the quantum of tariff reduction.
- 14.1. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the SWPL attached as Annex II.
- 14.2. The revised Scale of Rates and conditionalities of the SWPL will come into effect from 1 January 2011 and shall be in force till 31 March 2013. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.
- 14.3. The tariff of the SWPL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on various assumptions made as explained in the analysis. If this Authority at any time during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, it may require the SWPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.
- In this regard, the SWPL is requested furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, TAMP will call upon the concerned operator to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the SWPL fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by TAMP, this Authority will proceed suo motu to review the tariff.

RANI JADHAV, Chairperson [ADVT. III/4/143/10-Exty.]

Annex - I (a)

# Consolidated Cost statement of South West Port Limited

	Particulars		ACTUALS	× -	Estimates !	furnished by \$1	MPL at the	Estimates a	t the existing	Tariff level as
8. No		2007-08	2008-09	2009-10		existing Teriff	2012-13	2010-11	nodified by TA	MP 2012-13
	<u> </u>	4.40	4.63	4,32	4.35	4.65	5.25	4.35	4.65	5.2
	Treffic (in MTs)	4.40	4.63	4.32	4.30	4.00	3.23		4.63	
	Capacity Utilization	88.0%	92.6%	86.5%	87.0%	93.0%	105.0%	67.0%	93.0%	105.0
	Total operating income	<del></del>		-			****			
	(ii) Cargo Handling Income	6,838	6,663	6,297	5,925	6,309	7,145	5,958	6,337	7,18
	(iii) Vessel related income	2,498	2,924	2,919	2,046	2,174	2,462	2,031	2,121	2,41
	(iii), Other Income	3	1	54				1.50	1.50	1.t 9,59
	Total (I to III )	9,339	9,588	9,270	7,971	8,483	9,606	7,990	8,459	3,03
11		4.460	1,462	1,382	1,663	1,877	2,188	1,444	1,602	1,87
	(i) Operating & Direct Labour (ii) Repairs & Maintenance	1,462	471	371	511	692	728	392	408	54
	(iii) Equipment Running Costs	405	433	412	870	636	847	447	504	65
	(iv) Maintanence dredging	7	37	26	147	153	158	147	152	15
	(v) Royalty / revenue share	898	873	825	776	826	936	780	830	94
	(vi) Lease Rentals to Port	226	237	335	352	369	388	352	369	38
	(vii) Insurance	96	132	122 23	140	147	181 26	143	143 25	18
	(vili) Other expenses  Total ( i to vili )	12 3,352	3,645	3,496	4,282	4,726	5,252	3,729	4,033	4,77
191	Depreciation Total (1 to VIII )	1,448	1,521	1,548	1,585	1,889	2,250	1,583	1,588	2,26
			× .,						-	
N	Overheads							1		
	(I) Mangement & Administration overheads	344	418	521	573	630	693	541	561	583
	(ii) General Overheads	50	63	84	87	90	94	67	90	9-
	(iii)Preliminary & Upfront payment write-off	37	37	37	10	/10	10	37	37	3
		431	518	642	670	730	797	645	688	71:
	Total ( I to III )	. 431	. 516	942	870	/ / / / /	***			
	Total Expenses	5,231	5,705	5,684	6,537	7,345	8,299	5,977	6,310	7,74
v	Constitution of the second of	4,107	3,884	3,586	1,434	1,138	1,306	2.013	2,149	1,85
V	Operating Surplus/(Deficit) -( (i - ii - iii - iV	4,107	3,004	3,300	1,434	1,136	,,,,,	2,013	2,190	.,
VI .	Finance & Miscelleneous Income (FMI)	i				*				
	(i). Other Income	5	65.53	45.44	-	•	-			
	(ii)Credit back of Security Deposit refundable	0.3	0.4	0.4	0.2	0.2	0.2	0.46	0.51	0.5
	at the end of the project period	· ·					1			
	Subtotal FMI	5.12	65.93	45.84	0.2	0.2	0.2	0.5	0.5	0.0
ΛH	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	-	•	-	•	- 1	• 1	•	• ]	-
_		<del></del>								
VIII	FMI less FME (VI - VII)	5.1	65.9	45.8	0.2	0.2	0.2	(0.5)	(0.5)	(0.6
ix	Our tro / DeBola	4,112	3,949	3,632	1,434	1,138	1,308	2,014	2,150	1,85
IX.	Surplus / Deficit	*,114	3,545	3,432	1,444	,,,,,,	1,000		.,	.,,,,,
			47.407	15,723	19,043	24,287	23,717	14,457	12,962	21,41
X	Net Capital Employed	18,639	17,197							
XI	RoCE for the past period @ 15% for the	2,796	2,580	2,358	3,047	3,883	3,795	2,313	2,074	3,420
	years 2007-08 to 2009-10 as per the last Order, ROCE @ 16% in the current exercise		1		•				ľ	
ΧĬΙ	RoCE adjusted for capacity utilization	2,796	2,580	2,358	3,047	3,883	3,795	2,313	2,074	3,426
XIII	Net Surplue / (Deficit) [IX-XII]	1,317	1,370	1,273	(1,613)	(2,744)	(2,487)	(299)	76	(1,57
XV	Total Surplus for the year 2006-07 based on							7,051		
	review of actuals vis a vis the estimates									
	considered in the last Order and the surplus accrued in 2007-08 to 2009-10 based on									
	actuals									
ΧVI	50% of the surplus for the years 2006-07				1,488			3,525.4	1	
	and 2007-08 to 2009-10 considered for adjustment. (SWPL has considered to								1	
	adjust 50% of the surplus assessed by it for			1						
-O. e-	the years 2007-08 to 2009-10)		+		248	248	248	1,175.12	1,175.12	1,175.12
(VI)	Adjustment of 50% of gain accrued in three years				246		440			
CVIII	Net Surplus / (Deficit) after adjustment of				(1,365)	(2,496)	(2,239)	877	1,251	(390
	past Surplus	ł	]							
άX	Net Surplus / (Deficit) as a% of operating				-17%	-29%	-23%	11.0%	14.8%	-4.1
	income	i	1							,
<del>x</del>	Average net surplus / deficit for the three			?		-23%			6.6%	

Annex - I (b)

Cost Statement for Cargo Handling Activity

Rs. in lakhs

	Cost Statement for Cargo Handl					in lakhs	
Sr. No.	Particulars		tariff	at existing	Modried	Estimates	
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Cargo	4.35	4.65	5.25	4.35	4.65	5.25
-1	Operating Income					=×	
	Cargo handling income	5,925	6,309	7,145		6,337	7,187
	Other income	<u> </u>	-	-	1.50		1.50
	Operating income	5,925	6,309	7,145	5959	6338	7188
11	Direct Operating Expenses						
	(i) Operating & Direct Labour	1,593	1,770		1,383	1,534	1,798
	(ii) Repairs & Maintenance + Labour	361	542	.578		308	448
	(iii) Equipment Running Costs	670				504	655
	(iv) Royalty / revenue share	776		. 936	780	830	941
	(v) Lease Rentals as per concession agreement	140		154	140 v	147	154
	(vi) Insurance	79	99	123	82	95	123
	(vii) Other expenses	24	25	26	24	25	26
	Total	3,643	4,045	4,541	3,149	3,443	4,145
101	Depreciation	1,164	1,468	1,829	1,162	1,167	1,840
ΙV	Allocated share of Overheads			0			
	(I) Management & Admin overheads	426	469	516	402	417	433
	(ii) General Overheads	65	67	70	65	67	70
	(iii) Pretiminary expenses & Upfront Payment write-off	10	10	10	. 37	37	37
	Total	500	545	595	503	521	539
V	Operating Surplus (I) – (II) – (III) - (IV)	619	250	180	1,145	1,207	663
VI	Credit back of Security deposit				0.46	0.51	0.57
VII	Surplus / deficit	619	250	180	1,146	1,207	664
	•		×			-	
VIII	Capital Employed for the activity	10,702		16,148	6,459	5,384	14,245
IX	RoCE-Maximum permissible (16%)	1,712		2,584	1,033	861	2,279
Х	RoCE adjusted for Capacity utilization	1,712	2,612	2,584	1,033	861	2,279
ΧI	Net Surplus / (Deficit) (X) - (XIII)	(1,094)	(2,362)	(2,404)	113	346	(1,615)
ΧŧΪ	Surplus / deficit gain accrued in 2006-07 and 2007-08 to 2009-10 considered for adjustment by us. The SWPL has considered to adjust the surplus assessed by it for the years 2007-08 to 2009-10.		628		2,636		
XIII	Adjustment of gain accrued over three	•					
ΧIV	years beginning from 2010-11. Net Surplus / (Deficit) after adjustment	105	105	105	879	879	879
	of past Surplus	(989)	(2,257)	(2,299)	992	1,225	(736)
ΧV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	-16.7%	-35.8%	-32.2%	16.6%	19.3%	-10.2%
XVI	Average net surplus / deficit for the three years 2010-11 till 2012-13		-28%			7.6%	,

Annex - I (C) Rs. in lakhs

Cost statement for Berth Hire Activity

Sr. No.	Particulars		ited by SV disting tar		Modified Estimates by TAMP			
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13	
ij.	Operating Income							
	Berth Hire	2046	2174	2462	2031	2121	2411	
	Total Revenue	2,046	2,174	2,462	2,031	2,121	2,411	
li .	Direct Operating Expenses							
	(i) Operating & Direct Labour	70			61		79	
	(ii) Repairs & Maintenance incl. Labour	150						
	(iii) Maintanence dredging	147					158	
	(iv) Lease Rentals payable as per concession agreement (water area 60500 sq mtr)	211	222	233	211	222	233	
_	(v) Insurance	61	48	58	61	48	58	
	Total			711	580	590	628	
111	Depreciation	421	421	421	421	421	421	
***				<u> </u>				
IV	Allocated share of Overheads							
•••	(i) Management & Administration overheads	147	162					
	(ii) General Overheads	22						
	Total	169	185	202	161	167	173	
	Total Expenses					<u> </u>		
٧	Operating Surplus / (Deficit) (I) — (II) — (III) — (IIV)	816	888	1128	868	943	1188	
VI	Allocated FME Less FMt				·			
					-	042	4400	
VII	Surplus / deficit (V) + (VIII)	816	888	1128	868	943	1188	
			7046	750	7998	7579	7166	
VIII	Capital Employed for the activity	8339	ļ				1	
IX	RoCE - Maximum permissible (16%)	1334	<u> </u>	1	<del></del>			
_X_	RoCE adjusted for Capacity utilization	1334	1270	1211	1280	1213	1146	
ΧI	Net Surplus/ (Deficit) (X) - (XIII)	(519)	(383)	(83)	(411)	(270)	42	
XII	Surplus / deficit gain accrued in 2006-07 and 2007-08 to 2009-10 considered for adjustment by us. The SWPL has considered to adjust						-	
	the surplus assessed by it for the years 2007- 08 to 2009-10.		860		889		=	
XIII	Adjustment of gain accrued over three years beginning from 2010-11.	143	143	143	296	296	296	
XIV	Net Surplus / (Deficit) after adjustment of	1275	(239	61	(115	26	338	
XV	past Surplus Net Surplus / (Deficit) as a % of operating	(375 -18.39	<del></del>	4		_		
XVI	income (XVI/I in %) Average net surplus / deficit for the three years 2019-11 till 2012-13		-9.0%	6	1.	3.8%		

### Annex - II

# SOUTH WEST PORT LIMITED

### **SCALE OF RATES**

### 1. **DEFINITIONS - GENERAL**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Per Day" means per calendar day unless other wise stated.
- (ii). "SWPL" means South West Port Limited a company incorporated in India, its successors and assigns.
- (iii). "Port" means the Mormugao Port Trust (MOPT) whereas "Terminal" means South West Port Limited (SWPL), now or hereafter operated by South West Port Limited.
- (iv). "Coastal Vessel" means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (v). "Coastal Cargo" means any cargo, which the vessel discharges at one Indian port after shipment from another Indian port or vice versa irrespective of its actual origin or destination.
- (vi). "Foreign Cargo" means any cargo other than coastal cargo.
- (vii). "Foreign-going Vessel" means any vessel other than a coastal vessel.
- (viii) "Tonne" or "MT" means one Metric Tonne of 1,000 kilograms or one cubic metre.

### 2. GENERAL TERMS AND CONDITIONS

- (i). The Status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, is the relevant factor to decide whether vessel is 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii). (a). A foreign-going vessel of Indian flag having a General Trading License can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
  - (b). A foreign-going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping, Government of India only.
  - (c). In cases of such conversion, Coastal rates shall be payable from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable.
  - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal License from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled for coastal rates.

- (iii). Wherever rates of vessel related charges have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the market-buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its Associates or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the port shall be reckoned with as the day for such conversion.
- (iv). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the port for more than thirty days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of the review.
- (v). (a). The cargo related charges for all coastal cargo, other than thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron pellets, should not exceed 60% of the normal cargo / container related charges.
  - (b). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.
  - (c). Cargo from a foreign port, which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transhipment to Indian Port 'B' will be, levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from / to Indian ports carried by vessel permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
  - (d). The charges for coastal cargo / vessels shall be denominated and collected in "Indian Rupee".
- (vi). For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1000 litres.
- (vii). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (viii). Interest on delayed payments / refunds:
  - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the SWPL shall pay penal interest on delayed refunds.
  - (b). The rate of penal interest will be 14.25%. The penal interest rate will apply to both the SWPL and the port users equally.
  - (c). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the SWPL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and / or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
  - (d). The delay in refunds will be counted only 20 days after the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (ix). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (x). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels, likewise, rebates and discounts are floor levels. The SWPL may, if it so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.

- (b). The SWPL may also, if they so desire, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
- (c). The SWPL should notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP
- (xi). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the SWPL.

### **PART I - VESSEL RELATED CHARGES**

# SECTION - A - PORT DUES and SECTION - B - PILOTAGE FEES

These services will be rendered to the vessels entering the SWPL's berth numbers 5A and 6A by the Mormugao Port Trust as per their approved Scale of Rates. The charges shall be payable directly to the Mormugao Port Trust by masters / owners / agents of the vessel.

# **SECTION - C - BERTH HIRE CHARGES**

Berth Hire Charges at Berth numbers 5A and 6A shall be payable to SWPL by masters / owners / agents of the vessel at the following rates.

# BERTH NO.5A (Maximum LOA of Vessel 190 mtrs. in conjunction with another vessel of LOA 225 mtrs. at Berth No.6A)

-		Rate per GRT per hour or part thereof					
SI.No.	Class of Vessel	Foreign going Vessel (in US \$)	Coastal Vessels (in Rs).				
1.	All Vessels	0.0113	0.31				

# BERTH NO.6A (Under Mechanised Operation system)

	·	Rate per GRT per hour or part thereof					
SI.No.	Class of Vessel	Foreign going Vessel (in US \$)	Coastal Vessels (in Rs.)				
1.	Upto 30,000 GRT	0.0249	0.68				
2.	30,001 GRT and above	0.0294	0.79				

### Notes:

- (1). Berth Hire charges includes charges for services rendered and facilities provided at the Berth, such as occupation of berth, overtime at berth, removal of rubbish collected on board by the vessel and delivered on the wharf, cleaning of Berths, fire watch, etc.
- (2). The above charges are leviable against Masters, Owners or Agents of vessels and other floating craft approaching or lying at or alongside berths per GRT per hour or part thereof.
- (3). The Berth hire charges leviable per vessel is subject to a minimum of US\$ 588.25 in case of foreign going vessel and Rs.15748.80 in case of coastal vessel.

- (4). The period of berth hire shall be calculated from the time the vessel occupies the berth.
- (5). No berth hire charges shall be payable for the period when loading / unloading operations cannot be carried out due to non-availability of the shore cranes / mechanical handling system of SWPL, due to breakdown or any other reason attributable to SWPL.
- (6). (i). Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
  - (ii). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation.
  - (iii). The master / agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
  - (iv). The Penal Berth hire shall be equaled to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.

"False signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."

- (7). The de-ballasting time allowed at berth numbers 5A and 6A shall be 3 hours and beyond that penal berth hire charges shall be levied at five times the normal berth hire charges, the incidence being reduced to per hour or part thereof, that may be applicable to the vessel. This will be in addition to the normal berth hire charges applicable for the entire duration of the vessel's stay at the berth.
- (8). Vessels banked on offside of another vessel at these berths, berth hire charges shall be 50% of normal charges payable by such vessels.
- (9). The provisions of the License Agreement shall govern priority Berthing and charges on it, if any. Whenever the priority berthing is granted to a vessel, a fee equivalent to Berth Hire charges for a single day (24 hours) or @ 75% of the Berth Hire charges calculated for the total period of actual stay at the Berth, whichever is higher, shall be levied.
- (10). (i). For providing ousting priority to a vessel, a fee equivalent to berth hire charges for a single day (24 hours) or @100% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay of the vessels at berth, whichever is higher, shall be levied.
  - (ii). In addition, shifting out / in charges of the vessels shall be levied on the vessels, which are provided ousting priority.
  - (iii). Ousting priority at berth no.6A will be accorded only when a discharge / load rate of 25,000 MT of cargo per weather working day cannot be achieved due to restrictions placed by the vessels.

### SECTION - D

# CHARGES FOR SUPPLY OF WATER TO VESSELS AND MISCELLANEOUS SERVICES

Charges for water supplied to vessels shall be payable to by masters / owners / agents of the vessel at the following rates:

SI. No.	Particulars	Rate per 1000 litres				
1	At Berth	Foreign-going Vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in Rs.)			
٠.		3.3069	88.55			

# PART - II CARGO RELATED CHARGES

### SECTION - A

# WHARFAGE CHARGES AT BERTH NOS. 5A AND 6A

Wharfage on the cargo handled at berths numbers 5A and 6A shall be payable directly to SWPL, at the rates specified below, by importer or exporter of cargo, on the manifested quantity of cargo, which is declared in the Bill of entry filed with the Customs:

SI. No.	Particulars of Commodity	Unit -	Rate for Import / Export (in Rs.)	
			Foreign Cargo	Coastal Cargo
	Coal (all types except thermal coal)	MT	27.15	16.29
2.	Metallurgical Coke / Coke / Charcoal	MT	40.73	24:44
3	Limestone	MT	9.05	
4.	iron Ore Pellets	MT	·	5.43
5.	Metal products, Steel Coils, Slabs	MT	27.15	27.15
6.	Any other bulk cargo not specified above	MT	27.15 27.15	16.29 16.29

# **SECTION - B**

# CARGO HANDLING CHARGES

Cargo Handling Charges at Berth numbers 5A and 6A shall be payable on the manifested cargo directly to SWPL by importer or exporter of cargo at the rates specified below:

# At Berth No.5A

SI. No.	Particulars of Commodity	Unit	Rate for Import / Export (in Rs.)	
	<u>-</u>		Foreign Cargo	Coastal Cargo
1	Iron Ore Pellets	MT	126.70	126.70
2.	Metal products, Steel Coils, Slabs	MT	143.90	86.34
<u>J.</u>	Any other bulk cargo not specified above	MT	135.75	81.45

### At Berth No.6A

SI. No.	Particulars of Commodity	Unit	Rate for Import / Export (in Rs.)	
			Foreign Cargo	Coastal Cargo
1	Coal (all types except thermal coal)	MT	91.13	54.66
2.	Metallurgical Coke / Coke (all types) / Charcoal	MT	129.51	77.70
3.	Limestone	MT	119.91	
4.	Iron Ore Pellets			71.95
5		MT	126.70	126.70
_ <del></del>	Metal products, Steel Coils, Slabs	MT	143.90	86.34
6.	Any other bulk cargo not specified above	MT	135.75	81.45

### Notes:

- (1). At the berth number 5A, Cargo Handling Charges shall cover the following services:
  - Unloading of cargo from ship to the berth or vice versa,
  - Movement of cargo from the berth to SWPL stackyard or vice versa,
  - Movement within the SWPL stackyard,
  - Unloading from railway wagons or vice versa.

- (2). At the berth number 6A Cargo Handling Charges shall cover the following services:
  - Unloading of cargo from ship to the berth or vice versa,
  - Movement of cargo from the berth to SWPL stackyard or vice versa,
  - Movement within the SWPL stackyard,
  - Loading on railway wagons for rail delivery or vice versa.
- (3). Covering of Wagons by tarpaulin / plastic cover is not included in above handling charges prescribed in the schedule.
- (4). The dunnaging and lashing (inclusive suitable labour & material) will have to be arranged by the users at their costs to the satisfaction of the Master of the vessel.
- (5). 50% of the Cargo Handling Charges shall be payable before the cargo is received for handling. Balance 50% of the Cargo Handling charges shall be payable before the clearance / shipment of the cargo.

### SECTION - C

### **GROUND RENT / STORAGE CHARGES**

The storage charges for cargo stored in the stackyard of SWPL shall be as follows:

I. Ground rent / storage charge for import / inward cargo

(in Rs. per MT per day for the balance cargo in SWPL)

SI. No.	Particulars of Commodity	Rate for first Five days remaining after the free period	Rate for Sixth day to Tenth day	Rate for Eleventh day to Twentieth day	Rate for Twenty-first day onwards
1.	Coal (all types)	9.05	22.63	45.25	90.50
2.	Metallurgical Coke / Coke (all types) / Charcoal	13.58	36.20	67.88	135.75
3.	Limestone	9.05	22.63	45.25	90.50
4.	Any Other dry bulk cargo not specified above	13.58	36.20	67.88	135.75

#### Notes:

- (1). THREE Free Days shall be allowed, after complete discharge of vessel's cargo or when the last package is discharged. For the purpose of calculation of free period, Sundays, Customs notified holidays and Terminal's non- working days shall be excluded.
- (2) Ground rent / storage charges shall be payable for all days including Sundays and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- (3). After 21 days beyond Free Days, the balance cargo shall be liable to be shifted to other place out of SWPL area at the sole cost and consequences to the importer / exporter.
- (4). For levy of ground rent / storage 'Day' shall be reckoned as from 7.00 a.m. to 7.00 a.m. of the following day.

# II. Ground rent / Storage charges for Export / Outward cargo

(in Rs. per MT	per da	y for the bal	ance cargo in SWPL)
----------------	--------	---------------	---------------------

SI. No.	Particulars of Commodity	Rate for first Five days remaining after the Free Period	Rate for Sixth day to Tenth day	Rate for Eleventh day to Twentieth day	Rate for Twenty- first day onwards
1	Iron Pellets	9.05	22.63	45.25	90.50
2.	Metal products, Steel Coils, Slabs and other general bulk cargo	4.53	9.05	22.63	45.25

### Notes:

- (1). In case of export cargo, Seven Free Days shall be allowed from the day the first lot of cargo / consignment has been received. For the purpose of calculation of free period Sundays, Customs notified holidays and Terminal's non-working days will be excluded.
- (2). After the prescribed free days, ground rent / storage charges shall be payable for all days including Sundays and Customs notified holidays as stated above.
- (3). After 21st day beyond free days, the balance cargo shall be liable to be shifted to other place out of SWPL area at the sole cost and consequences to the exporter.
- (4). For levy of ground rent / storage 'Day' shall be reckoned as from 7.00 a.m. to 7.00 a.m. of the following day.
- (5). If the entire cargo accumulated is not within the free period and the balance cargo is earmarked / linked to the next ship, further free period will be allowed from the date of production of documentation in support of this claim. Otherwise, penal ground rent at the appropriate rate applicable as per the rates prescribed in the above schedule shall be payable.

# General Note to Section C:

(1). Storage charges / ground rent on cargo shall not accrue for the period when the SWPL is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to SWPL.

### SECTION - D

### **DUST SUPPRESSION CHARGES**

The Dust Suppression Charges for water sprayed for suppression of dust for effective pollution control shall be levied on manifested quantity on Coal, Coke and Limestone at the following rates:

For Coal, Limestone and Coke:

Rs.1.95 per MT

This shall be levied from the stage of unloading from the vessel till the cargo is loaded onto railway wagons including storage at SWPL stackyard.

#### Part- III

### **OTHER SERVICES**

# 1. VISITOR ENTRY PASS

		Yearly	Monthly	Daily
(a).	Per Application	Rs.181.00	Rs. 45.25	Rs.18.10
(b).	Per Replacement	Rs. 45.25	Rs. 45.25	Rs.18.10

# 2. VEHIÇLE ENTRY PASS

Per Entry

Rs.67.90

Note: The vehicle entry fee will not be levied on vehicles entering / leaving the SWPL berths for delivery / dispatch of cargo.

# 3. PHOTOGRAPHY

(a).	Film Shooting and Photography	Rs.7692.50 per day
(b).	Taking Photographs of Goods handled	Rs. 452.50 per day
(c).	Taking Photographs of Crews and Others	Rs. 226.25 per day-
(d).	Videography (related to operational activities)	Rs. 2262.50 per day

# 4. CRANE HIRE CHARGES

The hire charges for the SWPL's cranes installed at berth nos.5A and 6A shall be payable directly to SWPL for use for the purposes other than for cargo handling as per following rates:

(a). For 110/42 MT capacity mobile harbour cranes(b). For others cranesRs. 22625.00 per hourRs. 13575.00 per hour